ROK II (VIII) LUTY—MARZEC 1931 NUMER 2—3 (76—77)

SKRZYDLATA · POLSKA

1 ZŁ

ORGAN · KLUBÓW · LOTNICZYCH

WYDAWNICTWO · LOPP · WARSZAWA

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa. Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego—Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 701-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Województwo.
Kielecki — Kapitulana 4.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Województwo.
Łódzki — Piotrkowska 67.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Wileński — Mickiewicza 7.
Wołyński — Łuck, Piłsudskiego 16.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.
Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Dęblińska 11.
Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-31-49.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Piotrkowska 67, — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. Drzewiecki).

Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3.

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27—7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski (dawniej Aer. Akad. w Warszawie i Stoł. Klub Lotn.) — Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Akademicki w Krakowie — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Akademicki we Lwowie — Kaleczna 20a.

Poznań. Aeroklub Akademicki w Poznaniu — Marcinkowskiego 24 (N. U. R.), tel. 20-75 i Wielkopolski Klub Lotników — Wały Zygmunta Augusta 15.

Wilno. Aeroklub Akademicki w Wilnie — Mickiewicza 4 m. 4, tel 7-63.

Katowice. Śląski Klub Lotniczy — lotnisko.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Piotrkowska 67 (L. O. P. P.).

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot" — Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.



SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY GŁOWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH
REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI
WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“



ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 16. X. 1930 do 15. III. 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Godzina	Godzina		Kierunek		Godzina	Godzina
	12.50	o.	Warszawa	p.	11.10	
	15.00	p.	Poznań	o.	9.00	
	13.15	o.	Warszawa	p.	11.00	
	15.15	p.	Bydgoszcz	o.	9.00	
	8.30	o.	Warszawa	p.	14.45	
	10.30	p.	Katowice	o.	12.45	
	12.00	o.	Warszawa	p.	12.00	
	14.30	p.	Lwów	o.	9.30	
	12.30	o.	Warszawa	p.	11.30	
	15.00	p.	Gdańsk (Danzig)	o.	9.00	
10.50	12.30	o.	Katowice	p.	10.45	12.20
11.35	13.15	p.	Kraków	o.	10.00	11.35
*	**				**	*
11.15	11.15	o.	Katowice	p.	12.00	12.00
—	12.55	p.	Brno	o.	10.20	—
—	13.15	o.	Brno	p.	10.00	—
13.45	14.15	p.	Wien	o.	9 00	9.30
*	***				***	**
8.00	9.00	o.	Lwów	p.	15.30	14.30
12.30	13.30	p.	Galati	o.	11.00	10.00
13.00	14.00	o.	Galati	p	10.30	9.30
14.30	15.30	p.	Bucuresti	o.	9.00	8.00

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki
** samoloty kursują tylko we wtorki, czwartki i soboty
*** czas wschodnio-europejski

o. — odlot
p. — przylot



WYTWÓRNIA MASZYN PRECYZYJNYCH

WARSZAWA–PRAGA ul. SIEDLECKA 63 TELEFONY: 10-12-41 10-28-41

DYPLOM UZNANIA L.O.P.P. 1927 r.

MEDAL SREBRNY P.W.K. 1929 r.



MEDAL SREBRNY M.P. i H. 1929 r.

GRAND PRIX KOMTUR 1930 r.

BUDUJE:

SILNIKI · LOTNICZE GWIAŹDZISTE i RZĘDOWE

MASZYNY · PRECYZYJNE i AUTOMATY · DLA · CELÓW PRZEMYSŁU · TYTONIOWEGO

PRZEDMIOTY · UZBROJENIA

REMONTUJE:

SILNIKI · LOTNICZE i MASZYNY · TYTONIOWE

E. KIERUŻALSKI –30.

Czy wiesz, że L.O.P.P. buduje w Warszawie pierwszą w Polsce

Szkołę Obrony Przeciwgazowej

dla ludności cywilnej?

Czy wiesz, że od szybkiego wykończenia tej szkoły zależy przygotowanie kadr instruktorów i instruktorek dla całego Państwa — które nauczą Ciebie i Twoją Rodzinę bronić się przed gazami trującemi na wypadek przyszłej wojny?

Zastanów się dobrze! Nie zwlekaj! Przyczyń się we własnym interesie do rychłego wykończenia tego Wielkiego Dzieła.

Złóż grosz na konto P.K.O. Nr. 17300.

KOMITET BUDOWY
CYWILNEJ SZKOŁY OBRONY PRZECIWGAZOWEJ.

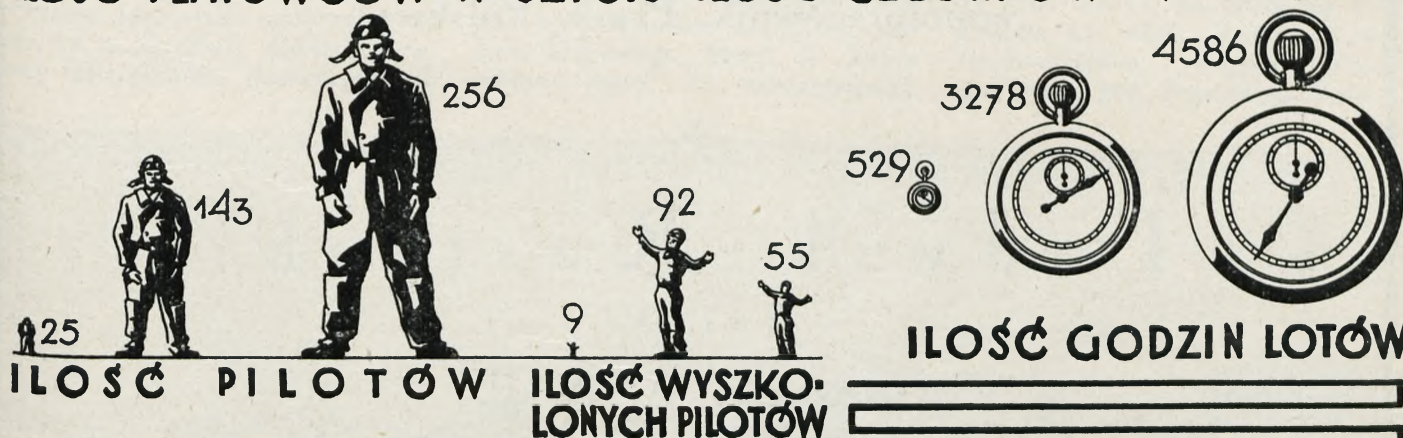


SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK II (VIII) LUTY—MARZEC 1931 Nr. 2-3 (76-77)

ROZWÓJ LOTNICTWA SPORTOWEGO W POLSCE 1928-1930







Działalność lotnictwa sportowego w roku 1930 nie obeszła się bez ofiar w ludziach. W tym okresie zginęli na samolotach sportowych następujący członkowie, pracownicy i sympatycy klubów:

ś. † p.

Władysław Laudański

szef mechaników A. A. W.

ś. † p.

Karol Trzetrzewiński

PILOT

członek Zarządu A. A. W.

ś. † p.

Franciszek Makowski

współpracownik Prasy Polskiej

ś. † p.

Ludwik Rosiński

PILOT

wiceprezes A. A. P.

Cześć Ich pamięci!

POLSKIE LOTNICTWO SPORTOWE W ROKU 1930

Artykuł niniejszy jest krótkim przeglądem wydarzeń, jakie zaszły w ostatnim sezonie. Obszerne omówienie i daty statystyczne znajdują się na innem miejscu.

Redakcja.

Rok 1930 stanowi — jeżeli chodzi o polski sport lotniczy — ogromny krok naprzód, tak pod względem prac organizacyjnych, jak dokonanych wyczynów.

W niniejszym artykule starać się będę zestawić pokrótce to wszystko, co w najrozmaitszych dziedzinach lotnictwa sportowego zostało dokonane.

ORGANIZACJA.

Po powołaniu do życia w roku 1929 Komisji Lotnictwa Sportowego, rok 1930 był świadkiem intensywnej pracy tej Komisji. Niewątpliwie ogólny kryzys musiał się i tutaj dać we znaki, jednak, mimo dużych braków natury finansowej, Komisja zdołała spełnić postawione jej zadania.

Powstanie tej komisji spowodowało zasadnicze zmiany organizacyjne. Kluby chcące korzystać z pomocy, na której rozdział ma wpływ Komisja, musiały się afiljować do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Umowy afiljacyjne podpisały wszystkie na obszarze R. P. istniejące kluby. Należy przytem specjalnie podkreślić, że umowy te określały dokładnie rejony działalności poszczególnych klubów, przez co wykluczone zostały wszelkie tarcia terytorjalne między klubami. W konsekwencji tego, Komisja Lotnictwa Sportowego dążyła do połączenia tych klubów, które istniały na tym samym obszarze. Dotyczyło to Warszawy, gdzie istniały 2 kluby: Aeroklub Akademicki i Stołeczny Klub Lotniczy, oraz Poznania, gdzie istnieją: Wielkopolski Klub Lotników i Aeroklub Akademicki. Na gruncie warszawskim wysiłki w tym kierunku już doprowadziły do pomyślnego wyniku, mianowicie w końcu roku 1930. nastąpiło połączenie klubów w jeden pod nazwą Aeroklub Warszawski; w Poznaniu prace nad połączeniem są w toku.

Naturalną konsekwencją afiljacji klubów było powstanie, na miejsce istniejącego Zrzeszenia Klubów, Rady Klubów Afiljowanych do A. R. P. Rada ta, która miała być wyrazicielką opinji i życzeń klubów wobec Komisji Lotnictwa Sportowego i Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, świetnie spełniła swoje zadanie.

W roku 1930 został po raz pierwszy opracowany całkowicie budżet sportu lotniczego i dokonany został racjonalny podział środków i funduszów.

Aeroklub R. P. zdołał zakończyć w początku roku 1930 prace nad wykończeniem urządzenia lokalu klubowego, który w lutym oddany został do wewnętrznego użytku tak Aeroklubu R. P., jak i klubów afiljowanych.

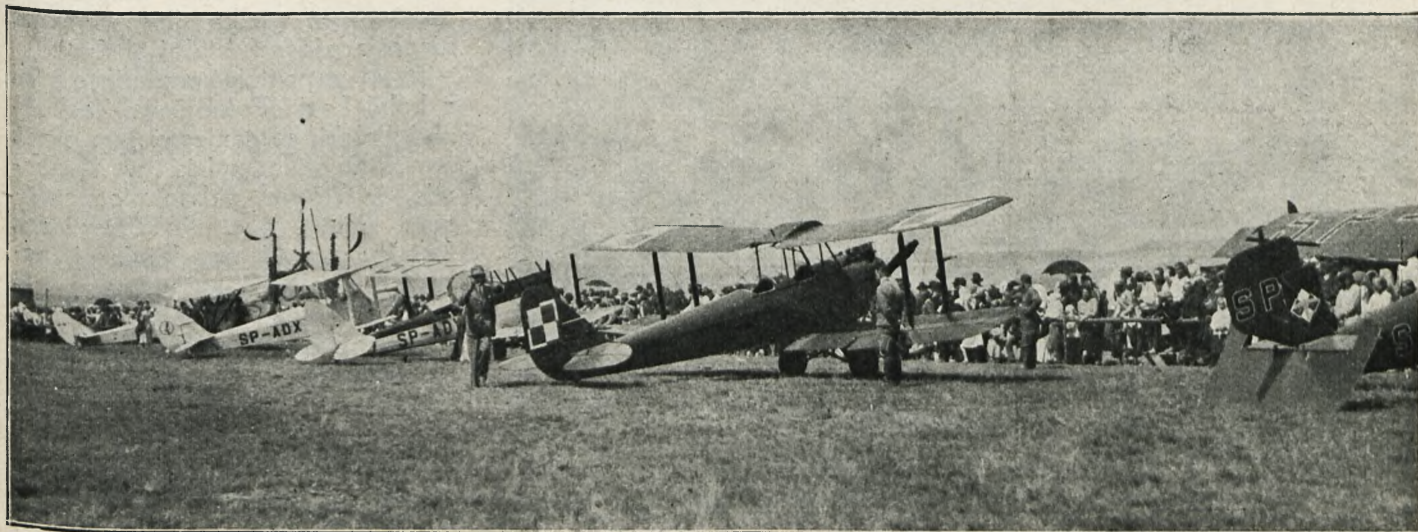
Zaraz w lutym 1930 r. odbyła się pierwsza przez Aeroklub R. P. zwołana Międzynarodowa Konferencja Lotnicza, mająca na celu ustalenie zasadniczego regulaminu Lotów Małej Ententy i Polski.

Dalej Aeroklub utrzymywał nadal żywy kontakt z innemi zagranicznemi klubami, należącemi do F. A. I., brał udział w zjazdach i pracach F. A. I. oraz zajmował się organizacją i kontrolą sportową szeregu imprez lotniczych, tak krajowych, jak i międzynarodowych. O tej pracy mowa będzie jeszcze w punkcie „Zawody lotnicze".

Wspomnieć jeszcze jedynie chcę, że prace nad uzyskaniem prawa wydawania tryptyków lotniczych posunęły się tak dalece naprzód, że ostatecznego załatwienia tej sprawy oczekiwać należy w najbliższym czasie.

WYSZKOLENIE.

Na żądanie M. S. Wojsk. Dep Aeronautki i M. K. Wydz. Lotnictwa Cywilnego, zorganizowane zostało w Łodzi Centrum Wyszkolenia Lotniczego dla P. W. Była to pierwsza próba zorganizowania na szerszą skalę cywilnej. sportowej szkoły lotniczej. Bez przesady rzec można, że próba ta całkowicie się udała. Pod świetnym kierownictwem znanego pilota-sportowca, por. Franciszka Żwirki,



Podhalański Zlot Awionetek.

Centrum spełniło pokładane w nim nadzieje.

Na 54 uczniów, którzy rozpoczęli, 42 ukończyło Centrum całkowicie, 7 nie skończyło szkolenia ze względu na spóźnioną porę ,tylko 5-ciu (około 9%) odpadło. Cyfry te mówią same za siebie. Zaznaczyć przytem wypada, że nie było poważniejszych wypadków w ludziach ani uszkodzenia sprzętu.

ZAWODY SPORTOWE.

Polski sport lotniczy wziął udział w roku 1930 w całym szeregu zawodów lotniczych, tak krajowych, jak i zagranicznych.

Udział ten został już w prasie fachowej dokładnie omowiony, nie wymaga więc tutaj bardziej szczegółowego opisu. Pokrótce chcę jednak o nim wspomnieć.

Na pierwszy plan wysuwa się tutaj udział polskiego lotnictwa sportowego w „Challenge de Tourisme International", znanym u nas pod nazwą „Międzynarodowy Konkurs Awionetek".

Konkurs ten, zorganizowany przez Niemców, zgromadził na starcie wybitnych lotników Anglji, Francji, Niemiec, Hiszpanji, Szwajcarji i Polski. Polska wysłała dużą reprezentację: 12 samolotów. Przy silnej konkurencji, braku doświadczenia z naszej strony, nie mogliśmy się liczyć z zajęciem czołowego miejsca, w każdym razie jednak wynik, równy wynikowi Francji, uważać musimy za pomyślny. Najlepsze miejsce wśród Polaków zajął znany pilot Polskich Linji Lotniczych, p. St. Płonczyński, na samolocie RWD—2, z silnikiem Salmson 40 KM.



Challenge de Tourisme International.

Organizacją tego lotu na obszarze Polski zajął się Aeroklub R. P. Sprawność tej organizacji została potwierdzona przez wszystkich uczestniczących pilotów, bez względu na narodowość.



III Krajowy Konkurs Awionetek.

Na drugim miejscu wymienić należy III-ci Krajowy Konkurs Awionetek. Konkurs ten, który, między innemi, po raz pierwszy obejmował lot okrężny dookoła Polski, zorganizowany był pod względem sportowym, jak również kontrolowany był przez Aeroklub R. P., pozatem organizacją jego zajął się Zarząd Gł. L. O. P. P.

Zawody te, które zgromadziły na starcie 19 awionetek polskiej konstrukcji, nazwać można bardzo udałemi. Wzbudziły one duże zainteresowanie w szerszych sferach społeczeństwa polskiego. Przyczynił się do tego niewątpliwie w wysokim stopniu „Lot Okrężny", którego trasa prowadziła między innemi przez wielką ilość lotnisk, nieposiadających stałej obsługi.

Dalej wspomnieć wypada o 2-im z kolei Locie Południowo-Zachodniej Polski, zorganizowanym przez Aeroklub Akademicki w Krakowie, w którym palmę pierwszeństwa zdobył por. pil. Franciszek Żwirko; o wycieczce lotniczej, połączonej z lotem gwiaździstym do Brna czeskiego, podjętym w kilka samolotów przez Aerokluby Akademickie w Warszawie i w Krakowie.

SPRZĘT.

Ramy tego artykułu nie pozwalają na szersze omówienie sprzętu lotniczego. Stwierdzić jedynie należy, że rok 1930 przyniósł nam

szereg nader ciekawych nowych konstrukcyj, że tylko wspomnę: RWD—4 (Warszawa), PWS—52 (Biała Podl.), PZL—5 (Warszawa), S-1 (Kraków) i MN-5 (Poznań). Wszystkie te awionetki były już szczegółowo omówione w prasie fachowej.



Centrum Wyszkolenia w Łodzi.

W końcu wspomnieć należy o radosnym fakcie, że do III K. K. A. stanął silnik konstrukcji polskiej. Niestety, awionetka wyposażona w ten silnik, odpadła z konkursu z innych przyczyn. Praca tego silnika do czasu wycofania się awionetki była bez zarzutu.

WNIOSKI.

Tak w słowach paru przedstawia się dorobek roku 1930 w dziedzinie sportu lotniczego.

Uderza zupełny brak indywidualnych wyczynów, raidów i t. p. Powodem tego był niewątpliwie brak funduszów. On też sprawił, że nie zaatakowaliśmy żadnego rekordu lotniczego.

W każdym razie stwierdzić można, że rok 1930 stanowi pod każdym względem krok naprzód, i to krok poważny. Stwierdzić należy, że sport lotniczy polski, walcząc z wielkiemi trudnościami, posuwa się stale naprzód i poszczycić się może już dzisiaj niejednym ładnym sukcesem.

B. J. Kwieciński.

DZIAŁALNOŚĆ KLUBÓW LOTNICZYCH W ROKU 1930

W roku 1930 istniały w Polsce Kluby Lotnicze następujące:

Warszawa: Aeroklub Akademicki w Warszawie.
— Stołeczny Klub Lotniczy.

Kraków: Aeroklub Akademicki w Krakowie.

Lwów: Aeroklub Akademicki we Lwowie.

Poznań: Aeroklub Akademicki w Poznaniu.
— Wielkopolski Klub Lotników.

Katowice: Śląski Klub Lotniczy.

Wilno: Aeroklub Akademicki w Wilnie.

Lublin: Lubelski Klub Lotniczy.

Łódź: Łódzki Klub Lotniczy.

Biała Podlaska: Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Poza wymienionemi, egzystował polski klub lotniczy na terenie Wolnego Miasta Gdańska, mianowicie Aeroklub Akademicki w Gdańsku, zrzeszający Polaków studjujących na Politechnice Gdańskiej.

Kluby: Stołeczny, Wielkopolski, Gdański i Łódzki znajdowały się w stadjum organizacji.

Wszystkie kluby były afiljowane do Aeroklubu Rzeczypospolitej.

Członkowie.

Wymienione 12 Klubów liczyły w dniu 31 grudnia 1930 roku
członków zwyczajnych 832
członków nadzwyczajnych 157

Razem członków czynnych 989

STATYSTYKA PERSONALNA.

KLUB	Ilość członków				Ilość pilotów		Ilość obser., konstr., mech. i in.	Akademików	Wojsk. w sł. cz.
	Stan w dn. 31.XII.29	W r. 1930		Stan w dn. 31.XII.30	wszystkich	młodych			
		przybyło	ubyło						
A. A. Warszawa	211	79	128	162	58	27	8	74	18
Klub Stołeczny	17	36	17	36	12	0	22	0	7
A. A. Kraków	93	74	42	125	19	12	—	46	12
A. A. Lwów	129	50	84	95	30	25	5	90	3
A. A. Poznań	127	19	61	85	30	22	6	60	4
Klub Wielkopol.	87	—	—	87	10	0	14	—	—
A. A. Wilno	66	0	17	49	22	18	1	27	4
Klub Śląski	95	14	15	94	35	12	5	0	6
Klub Lubelski	121	0	50	71	21	12	35	1	5
Klub P. W. S.	36	47	18	65	4	2	18	1	1
Klub Łódzki	—	80	—	80	9	9	5	0	5
A. A. w Gdańsku	—	40	—	40	6	1	1	40	0
	982	439	432	989	256	140	120	339	65



Zasięg działalności Klubów Lotniczych.

AEROKLUB RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ (Członek F.A.I.)

Pozatem Kluby: Śląski i Wielkopolski miały członków wspierających, w ogólnej ilości 328.

W porównaniu z rokiem 1929, ilość członków zwiększyła się bardzo nieznacznie. W r. 1929 było w 8 klubach czynnych — 878 członków, w pozostałych trzech, znajdujących się w stadjum organizacji — 104, razem — 982. W ciągu roku 1930 przybyło członków 439, ubyło 432 — stan w dniu 31.XII. 1930 — 989 członków.

Za to bardzo wydatnie wzrosła ilość członków-pilotów. Gdy w r. 1929 Kluby liczyły pilotów 143, w końcu roku 1930 było ich w Klubach 256, w tem 140 wyszkolonych w Klubach i Centrum P. W. L. Ilość prywatnych posiadaczy samolotów pozostała bez zmiany—6.

Między członkami czynnymi było akademików 339, wojskowych w służbie czynnej 65 (w r. 1929 — 47).

Tabor.

W roku sprawozdawczym Kluby miały w użyciu samolotów własnych:

szkolnych	18
turystycznych	22
innych	9
Razem	49

Na ilość tę złożyło się: 20 samolotów zakupionych przez Kluby, 14 przydzielonych przez wojsko, 11 ofiarowanych przez L. O. P. P. oraz 4 — przez M. K.

Samolotów członków oraz zaprzyjaźnionych organizacyj użytkowały Kluby 9.

Na poszczególne typy przypada:

RWD—4	6
RWD—2	3
JD—2	4
DKD—4	2
DKD—3	1
Sidy	2
PZL—5	1
PWS—3	1
PWS—50	1
PWS—51	1
MN—5	1
LKL—2	1
Inne krajowe prototypy	5
D. H. Moth	2
Hanriot XXVIII	17
Caudron G3	1
Albatros B2	4
Nieuport	3

TABOR.

KLUB	SAMOLOTY WŁASNE: Rodzaj: Szkolne	Awionetki	Inne	Razem	Stan *): A	B	C	Samoloty członków	Silniki zapasowe	Szybowce
A. A. Warszawa	5	3	1	9	7	1	1	7	2	—
Klub Stołeczny	1	—	2	3	1	1	1	—	2	—
A. A. Kraków	2	4	2	8	3	5	—	2	3	—
A. A. Lwów	1	3	—	4	2	1	1	—	—	6
A. A. Poznań	2	5	1	8	3	2	3	—	5	—
Klub Wielkopol.	2	—	—	2	1	1	—	—	—	—
A. A. Wilno	1	3	1	5	3	2	—	—	1	—
Klub Śląski	1	—	—	1	—	1	—	—	1	—
Klub Lubelski	1	2	1	4	1	1	2	—	1	—
Klub PWS	1	2	1	4	1	2	1	—	1	—
Klub Łódzki	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—
	18	22	9	49	22	18	9	9	16	6

*) Stan płatowców w dn. 30.XII.1931: A—zdolny do lotu, B—remont, C—kasacja.

STATYSTYKA LOTÓW (czas w godzinach).

Klub	Na płatowcach Klubu								Na płatowcach członków		Ogółem wylatano		Ilość km. przebytych w lotach turystycznych
	Szkolne		Trenningowe		Inne		Razem						
	Ilość	czas	Ilość	czas	Ilość	czas	Ilość	czas	Ilość	czas	Ilość	czas	
{AA Warszawa	460	53	2.634	271	161	177	3.255	501	655	424	3.910	925	34.000
{Klub Stołeczny	—	—	—	—	5	2	5	2	—	—	5	2	150
AA Kraków	472	49	762	168	97	62	1.331	279	19	6	1.350	284	20.500
AA Lwów	152	13	1.408	181	122	37	1.682	231	—	—	1.682	230	4.700
{AA Poznań	228	29	808	195	2	55	1.038	279	7	2	1.045	282	7.300
{Klub Wielkopolski	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
AA Wilno	319	26	949	164	53	61	1.321	251	—	—	1.321	251	7.400
Klub Śląski	1.057	118	164	21	66	20	1.287	159	—	—	1.287	159	—
Klub Lubelski	58	6	544	109	—	—	602	115	—	—	602	115	12.000
Klub PWS	200	29	364	103	96	45	660	177	—	—	660	178	16.300
Klub Łódzki	—	—	71	9	—	—	71	9	—	—	71	9	900
	2.946	323	7.704	1.221	602	459	11.252	2.003	681	432	11.933	2.435	103.250

Ansaldo A 300—4 1
Potez VIII 1

Stan płatowców własnych przedstawiał się w dniu 31.XII 1930 r. jak następuje:

Zdolnych do lotu (stan A)	22
W remoncie (stan B)	18
Skasowanych lub do kasacji (stan C)	9

Kluby posiadały silników zapasowych — 16. Typy:

Cirrus M.III 85 MK	5
Le Rhône 80 MK	2
Mercedes 160 MK	1
Benz 120 MK	1
Fiat 300 MK	2
Isotta Fraschini 220 MK	4
Anzani 45 MK	1

Szybowców użytkowały Kluby — 6. Typu:

CWII	1
CWIII	4
CWIV	1

Statystyka lotów.

W roku 1930 wykonano w Klubach lotów 11.933, w Centrum P. W. Lotn. — 12.020, razem więc — 23.953. Loty w Klubach trwały 2.435 godz. 01 min., w Centrum — 1.501 godz. 23 min. — razem 3.936 godz. 24 min. *).

Na samoloty klubowe przypada lotów: 11.252 w czasie 2.002 godz. 20 min.

W tem było:

	Ilość	Czas
lotów szkolnych	2.946	322 godz. 23 min.
„ trening.	7.704	1.220 „ 47 „
„ innych	602	459 „ 10 „

Na samolotach członków Klubów wykonano lotów 681 w czasie 432 godzin i 41 min.

Sport i turystyka.

W r. 1930 omawiane Kluby zorganizowały następujące zawody: Zlot Podhalański Awionetek, Zawody Młodych Pilotów, Lot południowo-zachodniej Polski.

Kluby brały udział w zawodach wyżej wymienionych oraz: w Challenge de Tourisme International, III Krajowym Konkursie Awionetek.

Samoloty Klubów przebyły w r. 1930 w lotach turystycznych 103.250 km **).

Trening i doszkolenie.

W roku sprawozdawczym korzystało z treningu klubowego pilotów 136. Większość młodych pilotów, wyszkolonych na Hanriot'cie była doszkalana na awionetkach.

UDZIAŁ W ZAWODACH.

	Meeting w Brnie	Zlot Podhalański	Zaw. młodych pil.	II Lot Poł.-Zach. Polski	III-ci K.K.A.	Razem
{A.A. Warszawa . . .	3	1	3	4	5	16
{Klub Stołeczny . . .	—	—	—	—	—	—
A.A Kraków.	1	2	2	4	5	14
A.A Lwów	—	—	—	—	1	1
{A.A. Poznań	—	—	—	—	2	2
{Klub Wielkopolski. .	—	—	—	—	—	—
A.A. Wilno	—	—	—	—	2	2
Klub Śląski	—	—	—	—	—	—
Klub Lubelski	—	—	—	—	—	—
Klub P.W.S	—	—	—	—	—	—
Klub Łódzki.	—	—	—	—	—	—
	4	3	5	8	15	35

*) Nie jest to jeszcze ilość kompletna. Ażeby otrzymać całkowity czas lotów sportowych i turystycznych w Polsce w r. 1930, należy dodać jeszcze przynajmniej 650 godz. przypadające na Międzynarodowy Konkurs Awionetek. wtedy ogólna ilość godzin lotu wypadnie 4.586.

**) Znowu ilość niekompletna. Wraz z Międzynarodowym Konkursem — 193.000 km.

Trening i szkolenie.

Klub	Ilość pilotów w treningu	Ilość wyszkolonych w Klubie	Ilość wyszkolonych w Centrum	Ilość szkolonych na ukończeniu
A.A Warsz.	34	2	8	3
Klub Stoł.	—	—	—	—
A.A. Kraków	12	4	2	2
A.A. Lwów	19	—	7	1
A.A. Pozn.	15	2	5	1
Kl. Wielkop.	—	—	—	—
A.A. Wilno	15	1	4	—
Kl. Śląski	18	1	6	6
Kl. Lubelski	14	2	1	—
Kl. P.W.S.	2	1	—	—
Kl. Łódzki	7	—	9	—

Szkolenie.

W roku 1930 rozpoczęło szkolenie w klubach 22 członków, w Centrum — 54 członków. Razem 76 członków. Doszkalało się z r. 1929 — 31. Ogółem szkoliło się 107 członków.

Pilotaż zakończyło: W Centrum P. W. Lotn. — 42, w Klubach — 13, razem — 55.

Na ukończeniu pozostało 13. Kluby przeprowadziły kursy teoretyczne pilotażu.

Szybownictwo.

Aeroklub Akademicki we Lwowie zorganizował wspólnie ze Związkiem Awiatycznym 2 wyprawy szybowcowe do Bezmiechowej. Na I-ej wyprawie 13 pilotów wykonało 108 lotów w czasie ogólnym 6 godz. 32 min. 26 sek. Najdłuższy lot trwał 1 godz. 26 min. 30 sek. Na II-ej wyprawie — 34 pilotów wykonało lotów 352 w czasie 12 godz. 48 min. 32 sek. Ustanowiono rekord długotrwałości lotu, wynoszący 2 godz. 30 min. 15 sek., rekord wysokości — 420 m. ponad start oraz rekord długotrwałości lotu z pasażerem — 1 godz. 2 min. 18 sek. Prowadzone były nowe badania terenów szybowcowych nad morzem.

W r. 1930 uzyskało dyplom pilota szybowcowego kat C—2 osoby, kat. B—7, kat. A—5.

Ogólny czas lotów szybowych: 19 godz. 20 min. 57 sek. Ilość 676. Lotów trwających do 10 sek. było — 107; od 10 do 30 sek. — 211; od 30 sek. do 1 min. — 55; od 1 min. do 7 min. — 63; od 7 min. do 30 min. — 15; od 30 min. do 60 min. — 3; ponad godzinę — 6 lotów.

Skoków na szybowcu holowanym przez samochodów — 216.

Budowa awionetek.

W roku 1930 wykonano w Klubach 4 prototypy awionetek, z których 2 brały udział w III K. K. A.

Statystyka wypadków.

W roku 1930 uszkodzeń płatowców średnich (remont fabryczny) było 21, kasacji 8.

Wypadki z ludźmi:

a) na samolotach: lekko rannych — 1, ciężko rannych — 2, zabitych — 4;

b) na szybowcach: ciężko rannych — 1.

Zabici zostali ś. p.: mech. W. Laudański, pilot K. Trzetrzewiński, red. F. Makowski i pilot L. Rosiński.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ*)

Władze Aeroklubu R. P. ukonstytuowały się ostatecznie na zgromadzeniu ogólnem w dn. 15.XII 1927 r. Z datą tą zakończony został okres prac Komitetu Organizacyjnego i rozpoczęta właściwa działalność, ciążąca na Aeroklubie, jako instytucji reprezentującej lotnictwo polskie, głównie sportowe, na zewnątrz.

Po nawiązaniu kontaktu z F.A.I. oraz klubami zagranicznemi, zarząd A.R.P. jako główne zadanie postawił sobie stworzenie w centrum miasta lokalu klubowego, który stałby się lokalem reprezentacyjnym lotnictwa polskiego. Mimo olbrzymich w tym kierunku czynionych wysiłków, urzeczywistnienie tego planu stało się możliwe tylko dzięki dwóm sprzyjającym okolicznościom, a mianowicie:

1) oddaniu przez władze wojskowe, dzięki staraniom p. gen Konarzewskiego, odpowiednich na ten cel pomieszczeń;

2) wydatnemu poparciu finansowemu przez szereg instytucyj, firm i t. p.

Lokal klubowy urządzony został kosztem 97½ tys. zł., według projektu prof. Mieczysława Kotarbińskiego w polskim stylu, wyłącznie z polskich materjałów.

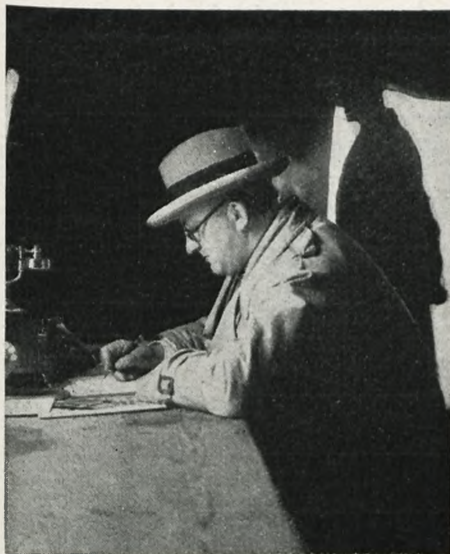
Drugie zadanie, jakie spełnić musiał A.R.P., polegało na pchnięciu sportu lotniczego na właściwe tory. To też A.R.P. rozwinął bardzo intensywną działalność, bądź przez zapewnienie należytej kontroli sportowej imprezom organizowanym przez inne instytucje czy kluby, bądź też przyjmując na siebie całkowitą organizację sportową zawodów lotniczych.

W roku 1928 A.R.P. przeprowadza na odcinku Polski kontrolę sportową, w czasie trwania Lotu Małej Ententy i Polski, organizowanego przez Aeroklub Republiki Czechosłowackiej, a jesienią tego samego roku kontrolę sportową II-go Krajowego Konkursu Awionetek, urządzonego przez Zarząd Główny L.O.P.P.

W roku 1929 Aeroklub organizuje po raz pierwszy we własnym zakresie całkowicie imprezę sportową, a mianowicie Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych. Do zawodów tych prócz balonów polskich, stają 3 balony francuskie i 1 czeski. W tym samym roku A.R.P. przeprowadza na odcinku polskim kontrolę sportową Lotu M. E. i P., zorganizowanego przez Aeroklub Rumunji oraz kontrolę sportową na lotniskach w Poznaniu i Warszawie Międzynarodowego Konkursu Awionetek.

W końcu 1929 r. jest do zanotowania jeszcze jeden radosny fakt w dziedzinie sportu lotniczego: Aeroklub R. P. przeprowadza kontrolę próby ustalenia międzynarodowego rekordu wysokości w II-ej kategorji samolotów turystycznych, która, jak wiemy, dała rezultat pomyślny.

*) Wyciąg ze sprawozdania za okres 3-letni, złożonego na ogólnem zgromadzeniu.



Mjr. dypl. Bogdan Janusz Kwieciński, wielce zasłużony dla lotnictwa sportowego sekretarz generalny A. R. P.

Stały wzrost zainteresowania się sportem lotniczym, powoduje dalsze wzmożenie działalności sportowej A.R.P. W roku 1930 już 3 imprezy, w tem dwie międzynarodowe, obejmują działalność A. R. P. Na początku roku 1930 odbywa się w Warszawie pierwsza konferencja lotnicza, o charakterze międzynarodowym, zorganizowana przez A. R. P., mająca na celu uzgodnienie zasadniczych poglądów na sprawę lotów M. E. i P. Rezultatem konferencji było uchwalenie Regulaminu Zasadniczego Lotu M. E. i P. W roku tym Polska po raz pierwszy bierze udział w Międzynarodowym Konkursie Awionetek. Wobec tego, rola Aeroklubu, który w zeszłorocznym konkursie przeprowadzał na dwóch polskich lotniskach kontrolę, zasadniczo się zmienia. Aeroklub zobowiązany jest do delegowania swego przedstawiciela do międzynarodowej komisji sportowej tego konkursu i staje się przez to współorganizatorem całych zawodów. Aeroklub R. P. wystawia z funduszów oddanych do jego dyspozycji przez Min. Kom. ekipę, złożoną z 6 samolotów.

Dalej A.R.P. przeprowadził z polecenia Dep. Aeron. M. S. Wojsk. całkowitą organizację tegorocznego Lotu M. E. i P. i, w końcu, przeprowadził całkowitą kontrolę i organizację sportową tegorocznego III-go Krajowego Konkursu Awionetek, urządzonego przez Zarząd Gł. LOPP.

W roku 1929 powołana została przy Aeroklubie R. P., z polecenia Pana Ministra Komunikacji Komisja Lotnictwa Sportowego, jako organ doradczy tegoż Ministra. Komisja ta, w skład której wchodzą przedstawiciele instytucyj państwowych i społecznych, zainteresowanych w rozwoju lotnictwa sportowego, ma głównie na celu pilnować, by wysiłki sportowo - lotnicze szły we właściwym kierunku, oraz by sumy, przeznaczone w różnych budżetach na lotnictwo sportowe były wydatkowane racjonalnie. Dalej K.L.S. ma na celu pilnowanie, by gospodarka w klubach sportowych była celowa i racjonalna.

Aby zapewnić sobie należyty wpływ na kluby lotnicze, przeprowadzona została przy stworzeniu K.L.S. zasada, że z pomocy Komisji korzystać mogą tylko Kluby lotnicze afiljowane do A.R.P.

Z klubami podpisane zostały specjalne umowy, o prowizorycznej afiljacji, które mają być co rok prolongowane.

Oprócz wyżej przytoczonych faktów, zaznaczyć jeszcze wypada, że A.R.P. brał udział w Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu w 1930 r., gdzie wystawił szereg tablic poglądowych i statystycznych, dotyczących sportu lotniczego w Polsce. Dzięki staraniom K.L.S. umieszczono też na wystawie szereg awionetek i szybowiec. Za udział w Wystawie A.R.P. uzyskał najwyższe odznaczenie, przewidziane dla takiej grupy wystawców.

A.R.P. przyjmował u siebie wybitniejszych przedstawicieli świata lotniczego, jak np. ministra Flandin'a — prezesa Aeroklubu Francji, p. inż. Hirschauera, wybitnego członka tegoż Aeroklubu, p. Hoeppnera, wiceprezesa Aeroklubu Niemiec, lotników francuskich Costes'a i Brix'a i wielu innych.

Aczkolwiek pozostaje jeszcze ogromnie dużo do zrobienia, to jednak stwierdzić należy, że przez swoją dotychczasową działalność A.R.P. posunął znacznie naprzód sprawy sportu lotniczego i że spełnił w tym okresie ciążące na nim obowiązki.



Lista ważniejszych lotów turystycznych dokonanych w r. 1930 *).

DATA	ZAŁOGA	KLUB	MASZYNA	TRASA	ILOŚĆ KM
6-I	Pawłoski Jan ś. p. Laudański Wład.	A. A. W.	JD—2 bis Anzani 45	W-wa — Lublin	150
-IV	Pruszkowski Tadeusz Borowski	A. A. W.	Moth Gipsy I 85	W-wa — Dęblin — Lublin — Lwów— Dęblin — W-wa	600
2-V	Szulczewski Władysław Rosiak	L. K. L.		Lublin — Łódź — Lublin	300
10-V	Szulczewski Władysław	L. K. L.		Lublin — Siedlce — Lublin	200
18-V	Piotrowski Kaz.	A. A. K.	DKD—4. Anzani 45	Kr. — Katowice — Tarnobrzeg — Kr.	220
22-V	Ekielski Eustachy Zatłokal Jan	A. A. K.	H—28	Kraków — Warszawa	300
22-V	Babiński Zbigniew Iwanowski Stefan	A. A. W.	JD—2. Anzani 45	W-wa — Kraków — Nemecki Jaśnik	500
24-V	Rogalski Stanisław Kocjan Antoni	A. A. W.	RWD—2. Salmson IX	W-wa — Kraków—Brno—Kraków— W-wa	1 200
24-V	Halewski Tadeusz Bereza Władysław	A. A. W.	RWD—3. Genet 75	W-wa — Kraków—Brno—Kraków— W-wa	1 200
25-V	Piotrowski Kazimierz	A. A. K.	DKD—4. Anzani 45	Kraków — Ołomuniec — Brno — Ołomuniec — Kraków	500
-VI	Rogalski Stanisław Wędrychowski Jerzy	A. A. W.	RWD—2. Salmson IX.	W-wa — Łódź — W-wa	240
-VII	Rogalski Stanisław Drzewiecki Jerzy	A. A. W.	RWD—1. Salmson IX	W-wa — Łódź — W-wa	240
1-VIII	Działowski Stanisław	A. A. K.	DKD—4. Anzani 45	Kraków — Katowice — Kraków	150
-VIII	Babiński Zbigniew	A. A. W.	JD—2 bis. Genet 75	W-wa — Bydgoszcz — W-wa	500
-VIII	Drzewiecki Jerzy Wigura Stanisław	A. A. W.	RWD—4. Cirrus-Herm. 105	W-wa — Londyn — W-wa	2 400
-VIII	Rogalski Stanisław	A. A. W.	RWD—2. Salmson IX	W-wa — Poznań — W-wa	600
-VIII	Drzewiecki Jerzy	A. A. W.	RWD—4. Cirrus-Herm. 105	W-wa — Łódź — W-wa	240
-VIII	Rogalski Stanisław	A. A. W.	RWD—4. Cirrus-Herm 105	W-wa — Lublin — W-wa	300
-IX	Rychter Witold	A. A. W.	JD—2 bis. Genet 75	W-wa — Dęblin — W-wa	200
-IX	Rychter Witold	A. A. W.	JD—2 bis. Genet 75	W-wa — Łódź — W-wa	240
10-IX	Tondis Stanisław	A. A. Wil.	MN—5. Genet 75	Poznań — Wilno	600
15-IX	Karpiński Adam	P. W. S.	H. 28	Biała — Dęblin — Biała	250
18-IX	Krok T.	A. A. K.	RWD—4. Cirrus-Herm. 105	W-wa — Dęblin — Kraków	300
23-IX	Sołtykowski Jan Wlassak J.	A. A. K.	RWD—4. Cirrus-Herm. 105	Kraków — Dęblin — W-wa	300
23-IX	Sido Józef Kłosiński	A. A. K.	S—1. Cirrus M. III. 85	Kraków — Dęblin — W-wa	300
24-IX	Halewski Tadeusz Bereza Władysław	A. A. K.	S—2. Avia WZ—VII.	Kraków — Dęblin — W-wa	300
23-IX	Gaździk Jan	A. A. K.	DKD—3. Anzani 45	Kraków — Dęblin — W-wa	300
23-IX	Kowalczyk E.	A. A. K.	DKD—4. Siemens 55	Kraków — Dęblin — W-wa	300
24-IX	Krasicki Witold Kondracki	P. W. S.	PWS—50. Cirrus M. III 85	Biała — W-wa	150
24-IX	Stefaniuk Kazimierz Drozdowski T.	P. W. S.	PWS—51. Genet 75	Biała — W-wa	150
28-IX	Szczepanik Tadeusz	A. A. Wil.	MN—5. Genet 75	Wilno — Lida — W-wa	400
7-X	Szczepanik Tadeusz	A. A. Wil.	MN—5 Genet 75	W-wa — Lida — Wilno	400
7 X	Tondis Stanisław	A. A. Wil.	RWD—2. Salmson IX	W-wa — Lida — Wilno	400
7-X	Sido Józef	A. A. K.	S—1. Cirrus M. III. 85	W-wa — Kraków	300
8-X	Sołtykowski Jan	A. A. K.	RWD—4. Cirrus Herm. 105	W-wa — Kraków	300
12-X	Sołtykowski Jan	A. A. K.	RWD—4. Cirrus Herm. 105	Kraków — Katowice — Kraków	150
15-X—17-X	Grzeszczyk Szczepan Sikorzanka Danuta	A. A. L.	RWD—4. Cirrus Herm. 105	W-wa — Częstochowa — Zagórze — Katowice — Kraków — Lwów	600
18-X	Stefaniuk Kazimierz	P. W. S.	PWS—4.	Biała — Dęblin — Biała	250
30-XI	Sołtykowski Jan Michalik Kazimierz	A. A. K.	RWD—4. Cirrus Herm. 105	Kraków — Warszawa — Pilica	350

*) Brak lotów p. B. Skórzewskiego.

CEL, ORGANIZACJA I FORMA PRACY KOMISJI LOTNICTWA SPORTOWEGO



Radca ministerjalny Ryszard Adamowicz, czł. K. L. S. z ramienia M. K.

Bilans roczny lotnictwa sportowego nie byłby kompletny, gdyby się nie powiedziało słów paru o Komisji Lotnictwa Sportowego.

Chcę tu jednak mówić nie o dokonanych przez nią pracach, które niewątpliwie dały rezultat dodatni dla sportu, lecz o sprawach wyłącznie organizacyjnych, związanych z Komisją Lotnictwa Sportowego.

Dwuletnie istnienie Komisji Lotnictwa Sportowego pozwala już dziś na wyciągnięcie pewnych praktycznych wniosków i nauk na przyszłość, co do form Komisji przy zatrzymaniu tych samych celów.

Celem Komisji Lotnictwa Sportowego było i jest spełnianie funkcji zbiorowego organu opinjodawczego i doradczego Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie różnych potrzeb lotnictwa sportowego oraz utrzymywanie przez wymianę zdań pomiędzy jej członkami stałego i bezpośredniego kontaktu reprezentowanych urzędów i organizacyj.

Tworzenie tego rodzaju instytucji nie jest ani pomysłem nowym, ani nie posiada specjalnych cech lokalnych. Nawet w państwach, gdzie najwyższe władze lotnicze są zorganizowane w formie dziś najdoskonalszej, t. j. pod postacią ministerjów lotnictwa, egzystuje cały szereg rad, komisyj i komitetów, których zadaniem jest opinjowanie i dyskutowanie pewnych specjalnych zagadnień, opracowywanych przez te ministerja. Te ciała zbiorowe prawie wszędzie składają się częściowo z przedstawicieli różnych urzędów, a częściowo z reprezentantów instytucyj społecznych — nie posiadają jednak charakteru urzędów.

Nie przeszkadza to, że np. we Francji istnieją komisje doradcze ministra lotnictwa, które muszą być wysłuchane przed wydaniem danego zarządzenia, czy powzięciem decyzji.

Komisja Lotnictwa Sportowego miała u nas w początku swego istnienia jedno specjalne zadanie, dziś już nieaktualne, a mianowicie współdziałanie w organizacji sportu lotniczego w Polsce. Po zorganizowaniu klubów, afiljowaniu ich do A. R. P. i stworzeniu Rady Klubów Afiljowanych, ten cel pracy Komisji Lotnictwa Sportowego przestał być aktualny — pozostały sprawy inne, o charakterze ogólnym. Należy jednak stwierdzić, że Komisja Lotnictwa Sportowego, w czasie swego istnienia, tak dzięki warunkom specjalnym, jak również, a właściwie przedewszystkiem dzięki nie orjentowaniu się w jej zakresie działania poszczególnych czynników zainteresowanych — uległa wynaturzeniu.

Z kolektywnego ciała, składającego się z przedstawicieli urzędów i organizacyj społecznych, powołanego do wypowiadania się o zamierzeniach w odniesieniu do lotnictwa sportowego właściwego urzędu, jakim jest Ministerstwo Komunikacji — zaczęła się przeradzać sama w urząd, o nieokreślonym charakterze i nieokreślonych ściśle kompetencjach.

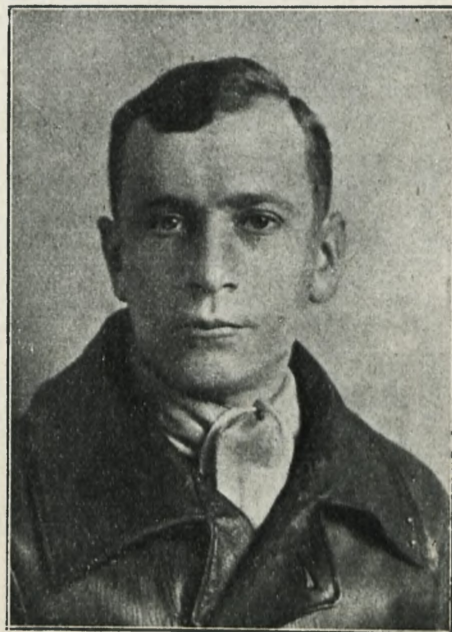
Stan ten wymaga zmiany tak w interesie sportu lotniczego, jak i w interesie samej Komisji, powołanej do spełniania poważnej roli przez Ministra Komunikacji.

Przechodząc do konkretnych zagadnień, które chcę poruszyć w niniejszym artykule, należy zaznaczyć, że punktem wyjścia rozumowania musi być organizacja władz lotniczych w Polsce i ich kompetencje.

Jak w każdem państwie, tak i w Polsce egzystują dwie gałęzie lotnictwa, t. j. lotnictwo wojskowe i lotnictwo cywilne.

Każda z tych gałęzi podlega, na podstawie postanowień prawa, właściwemu ministerstwu.

Minister Komunikacji jest zwierzchnikiem i opiekunem lotnictwa cywilnego, a więc i jednej z dziedzin tego lotnictwa, t. j. lotnictwa sportowego. Taka, czy inna wartość tego lotnictwa dla Państwa nie zmienia w niczem uprawnień i obowiązków władzy zwierzchniej.



Kpt. pil. Stanisław Skarżyński, członek Komisji z ramienia M. S. Wojsk.

Tak samo jednak, jak przy załatwianiu w Ministerstwie Komunikacji poszczególnych spraw odnoszących się do lotnictwa, zasięga Ministerstwo Komunikacji w razie potrzeby opinji innych ministerstw i urzędów zainteresowanych, słusznem jest, że w Komisji, która ma być organem doradczym Ministerstwa w sprawach sportu lotniczego, zasiadać muszą przedstawiciele tych urzędów i instytucyj, które są zainteresowane sportem lotniczym.

Komisja Lotnictwa Sportowego składać się zatem musi z przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji jako referenta omawianej sprawy i z przedstawicieli: Departamentu Aeronautyki, Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Aeroklubu Rzeczypospolitej, Rady Klubów Afiljowanych i Zarządu Głównego L. O. P. P. Może być również uzupełniona na stałe osobami specjalnie czynnemi na polu sportu lotniczego, lub chwilowo — osobami, których fachowe zdanie może być cennem w omawianiu danego zagadnienia. Powoływanie poszczególnych osób do pełnienia funkcji członków Komisji Lotnictwa Sportowego musi być naturalnie pozostawione (w każdym wypadku z zachowaniem potrzebnych formalności) Ministrowi Komunikacji, który ma korzystać z rezultatów pracy tej Komisji.

Komisja Lotnictwa Sportowego powinna mieć możność, oprócz wypowiadania opinji na temat zagadnień poddanych pod jej obrady, również występowania w razie potrzeby z inicjatywą w dziedzinie lotnictwa sportowego.

Z powyższego wynika, że niema potrzeby zmian składu osobowego obecnej Komisji Lotnictwa Sportowego. Jest natomiast konieczna zmiana częściowa zakresu pracy oraz zasadnicza — form zewnętrznych pracy. Komisja Lotnictwa Sportowego, stojąc na gruncie swoich celów i charakteru, nie powinna prowadzić żadnej korespondencji z urzędami i instytucjami. Cała dotychczasowa korespondencja, prowadzona przez Komisję Lotnictwa Sportowego, to sprawy właściwie nie do niej kierowane, lecz do Ministerstwa Komunikacji, w pewnych zaś wypadkach do Departamentu Aeronautyki ,do Zarządu Głównego L. O. P. P., a wreszcie do A. R. P.

Korespondencja ta powinna ustać choćby dlatego, że poszczególne sprawy będą mogły być załatwione prędzej, jeśli będą skierowane bezpośrednio do właściwego urzędu lub instytucji. Sprawy nadsyłane do Ministerstwa Komunikacji, które będą wymagać wypowiedzenia się Komisji Lotnictwa Sportowego, powinny być jej przedstawione już w formie projektów ich załatwienia, co również w znacznej mierze wpłynie na przyśpieszenie ich biegu.

Formą zewnętrzną prac Komisji Lotnictwa Sportowego, a równocześnie podstawą do dalszej pracy jej mocodawcy, t. j. Ministerstwa Komunikacji, byłyby protokóły zebrań, zawierające uchwały i inne wyniki dyskusji nad poszczególnemi zagadnieniami.

Sprawy techniczne samej pracy Komisji Lotnictwa Sportowego z Ministerstwem Komunikacji są tak proste, że nie wymagają specjalnego omówienia. **R. Adamowicz.**

LISTA UCZESTNIKÓW WAŻNIEJSZYCH ZAWODÓW LOTNICZYCH W ROKU 1930

(wymienione załogi, które zawody ukończyły)

Pilot	Towarzysz	Klub	Płatowiec i silnik
	Międzynarodowy Konkurs Awionetek		
Płonczyński St.	Korbel W.	A. R. P.	RWD—2 Salmson IX 40 MK
Więckowski E. kpt.	Gajewski A.	„	„ „ „
Bajan J. kpt.	Pokrzywka S.	„	RWD—4 Cirrus-Hermes 105 MK
Giedgowd I. kpt.	Rudzki T.	„	PZL—5 Gipsy I 85 MK
Babiński Z. kpt.	Karpiński A. inż.	„	PWS—50 Cirrus M. III 85 MK
Dudziński P. kpt.	Wojciechowski	„	PWS—8 Walter Wega 85 MK
Muślewski J. st. sierż.	Karpiński P.	„	RWD—2 Salmson IX 40 MK
	III. K. K. A.		
Żwirko Fr. por.	Wigura St. inż.	A. A. W.	RWD—4 Cirrus-Hermes 105 MK
Skrzypiński H. por.	Góralewicz K.	A. A. P.	RWD—2 Salmson IX 40 MK
Grzeszczyk Sz. inż.	Chorzewski K.	A. A. L.	RWD—4 Cirrus-Hermes 105 MK
Drzewiecki J. inż.	Hański	A. A. W.	RWD—2 Salmson IX 40 MK
Giedgowd I. kpt.	Kocjan B.	A. A. W.	JD—2bis Genet 80 MK
Rogalski St. inż.	Prauss St. inż.	A. A. W.	RWD—2 Salmson IX 40 MK
Lewoniewski J. por.	Zawodniak M.	A. R. P.	PWS—52 Gipsy I 85 MK
Tondis S.	Jankowski A.	A. A. Wil.	RWD—2 Salmson IX 40 MK
Iżycki M. kpt.	Rapp K.	A. A. P.	RWD—4 Cirrus-Hermes 105 MK
Sołtykowski J.	Wlassak J. por.	A. A. K.	RWD—4 Cirrus-Hermes 105 MK
Orliński B. kpt.	Balcerzak M.	A. A. W.	PZL—5 Gipsy I 85 MK
Szczepanik T. por.	Kwiatkowski i Bursa	A. A. Wil.	MN—5 Gipsy 85 MK
Sido J.	Lisiewicz M. kpt.	A. A. K.	S—1 Cirrus M III 85 MK
Stefaniuk K.	Drozdowski T.	P. W. S.	PWS—51 Genet 80 MK
Kowalczyk E. ppor.	Działowski M.	A. A. K.	DKD—4 Siemens-Halske 55
	Lot Południowo-Zachodniej Polski		
Żwirko Fr. por.		A. A. W.	RWD—2 Salmson IX 40 MK
Giedgowd I. kpt.	Weber J. inż.	A. A. W.	PZL—5 Gipsy I 85 MK
Działowski St. sierż.	Lisiewicz M. kpt.	A. A. K.	DKD—5 Cirrus M III 85 MK
Drzewiecki J. inż.	Orgelbrandówna H.	A. A. W.	RWD—4 Cirrus-Hermes 105 MK
Pruszkowski T. prof.	Korbel W.	A. A. W.	Moth—Gipsy I 85 MK
	Zlot Podhalański		
Halewski T. kpt.	Kulza J. por.	A. A. W.	Moth—Cirrus M II 60 MK
Skórzewski B.		A. A. W.	Moth—Gipsy I 85 MK
Makowski W. mjr.	Filipowicz Cz. ppłk.	A. R. P.	Moth—Gipsy I 85 MK











ZWYCIĘSCY ZAWODNICY:

1. *Stanisław Płonczyński — pierwszy z Polaków w Challenge de Tourisme International.*
2. *Jan Sołtykowski — najlepszy z pośród pilotów młodych, wyszkolonych w klubach.*
3—4. *por. Franciszek Żwirko i por. Henryk Skrzypiński, zdobywcy pierwszych miejsc w III Krajowym Konkursie Awionetek.*
5. *Konstruktorzy zwycięskich awionetek RWD: inż. J. Drzewiecki, inż. St. Rogalski i inż. St. Wigura (siedzą) z prezesem Sekcji Lotniczej stud. Polit. Warsz., J. Wędrychowskim (stoi).*

SZKOLENIE PILOTÓW W R. 1930

W roku 1930 wyszkolono pilotów-turystów 55; na ukończeniu było w dn. 31.XII.30 — 13. Szkolono w Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Łodzi oraz w następujących klubach: Warszawskim, Krakowskim,. Poznańskim, Wileńskim, Śląskim, Lubelskim i Bialskim. W roku 1929 ukończyłc pilotaż w klubach 92 osoby. W porównaniu więc z rokiem 1929 szkolenie w roku zeszłym spadło o 40%.

W Centrum wyszkolenie otrzymało 42 osób.

W Klubach — 13.

Przyczyną tego spadku jest odjęcie Klubom w r. 1930 wszelkiej pomocy na szkolenie.

Początkowo Kluby miały wogóle nie mieć prawa szkolenia, które miało odbywać się tylko w kilku specjalnych ośrodkach. Później jednak, na skutek zabiegów klubów, M. K. zarządzeniem z dnia 10.VI. 1930 zezwoliło Klubom na szkolenie w pilotażu członków płci obojga, uzależniając to jednak od następujących warunków:

a) Kandydaci muszą przejść z dodatnim wynikiem badania w C. B. L. L.;

b) Na szkolenie poszczególnego kandydata ma się zgodzić oficer łącznikowy przy Klubie;

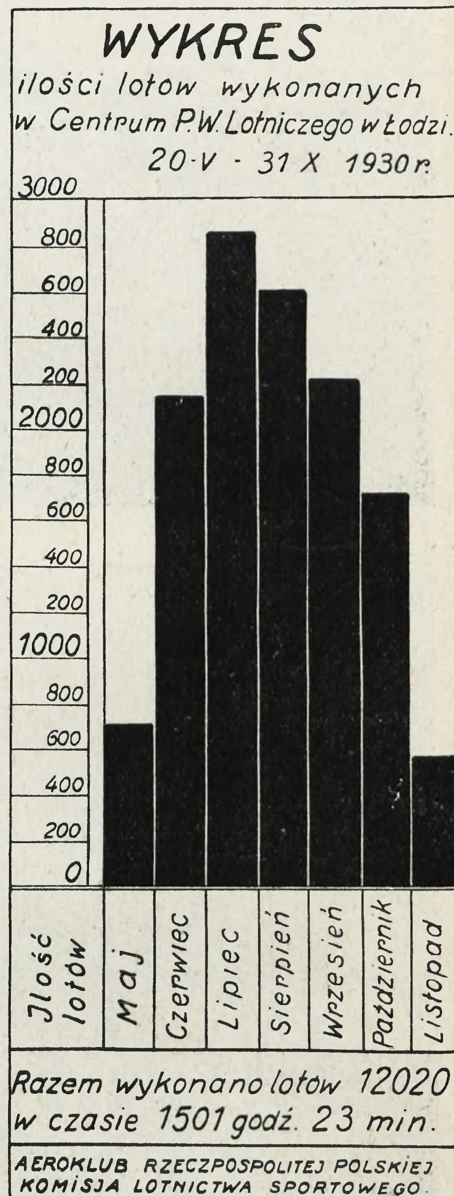
c) Od osoby szkolonej Klub będzie pobierać opłatę w wysokości 2.000 zł., o ile szkolenie będzie się odbywać na materjale klubowym. Obniżenie opłaty dopuszczalne będzie tylko w wypadku, gdy szkolący się nabędzie dla siebie samolot i będzie opłacał zużywane podczas szkolenia materjały pędne;

d) Ministerstwo Komunikacji nie przyjmuje żadnych zobowiązań na przyszłość co do subwencjonowania lotów tak po wyszkoleniu, jak i w czasie trwania nauki, przyczem już w roku 1930 31 subwencje takie wypłacane nie będą;

e) Podczas szkolenia będą zachowane obowiązujące przepisy pod osobistą odpowiedzialnością członków zarządu danego Klubu.

Intencją rozporządzenia było z jednej strony zahamowanie tworzeniania się „proletarjatu lotniczego", któremu państwo ze względów na szczupłe sumy budżetowe nie może zapewnić treningu, z drugiej zaś chodziło o podkreślenie, że szkolenie osób z poza P. W. Lotn. winno być za opłatą, pokrywającą podstawowe koszty Klubu.

Rozporządzenie to wyszło w końcu czerwca tak, że nie mogło wywrzeć wpływu na stosunki w roku zeszłym. Odnosi się ono faktycznie dopiero do roku bieżącego. W roku 1930 Kluby szkoliły na sprzęcie treningowym, za opłatą naogół nieprzekraczającą 1.500 zł. W wielu wypadkach szkolono na warunkach z r. 1929.




Grupa uczniów-pilotów Centrum P. W. L. w Łodzi

Listę pilotów wyszkolonych w Klubach podajemy niżej. Jeśli chodzi o ilości szkolonych i wyszkolonych w poszczególnych Klubach, t ostatystyka ta przedstawia się jak niżej:

	Wyszk.	Szkol.
A. A. w Warszawie .	2	6
„ w Krakowie .	4	8
„ w Poznaniu .	2	2
„ w Wilnie . .	1	2
Klub Lubelski . . .	2	4
„ Śląski	1	3
„ w Białej . . .	1	5
Razem . . .	13	30

Wyniki szkolenia w Centrum P. W. Lotn. w Łodzi podaliśmy już w numerze grudniowym Skrzy

dlatej z r. z. Przypominamy je dla kompletu.

Szkolenie odbywało się w dwóch turnusach następujących po sobie, w czasie od dn. 20 maja do 31 października. Naukę rozpoczęły 54 osoby wysłane przez Kluby. 65% stanowili akademicy i inni pracownicy umysłowi, resztę — młodzież rzemieślnicza. Pilotaż ukończyło całkowicie osób 42, czyli 77%. Podczas szkolenia skreślono 4, opuściło Centrum przedwcześnie — 1, szkolenia nie ukończyło ze względu na spóźnioną porę — 7. Na 54 uczniów, 5 szkoliło się już uprzednio w Klubach tak, że wymagali oni tylko doszkolenia.

Podczas trwania kursu pilotażu uczestnicy mieli 2 godziny dziennie ćwiczeń p. w. i w. f.

Lista pilotów wyszkolonych w Klubach w r. 1930.

Aeroklub Akademicki w Warszawie:

1. inż. Wigura Stanisław,
2. inż. Prauss Stanisław.

Aeroklub Akademicki w Krakowie:

Listy brak.

Aeroklub Akademicki w Poznaniu:

1. Góralewicz Kazimierz.
2. Pluciński Stefan.

Aeroklub Akademicki w Wilnie:

1. Mikulski Zbigniew.

Lubelski Klub Lotniczy:

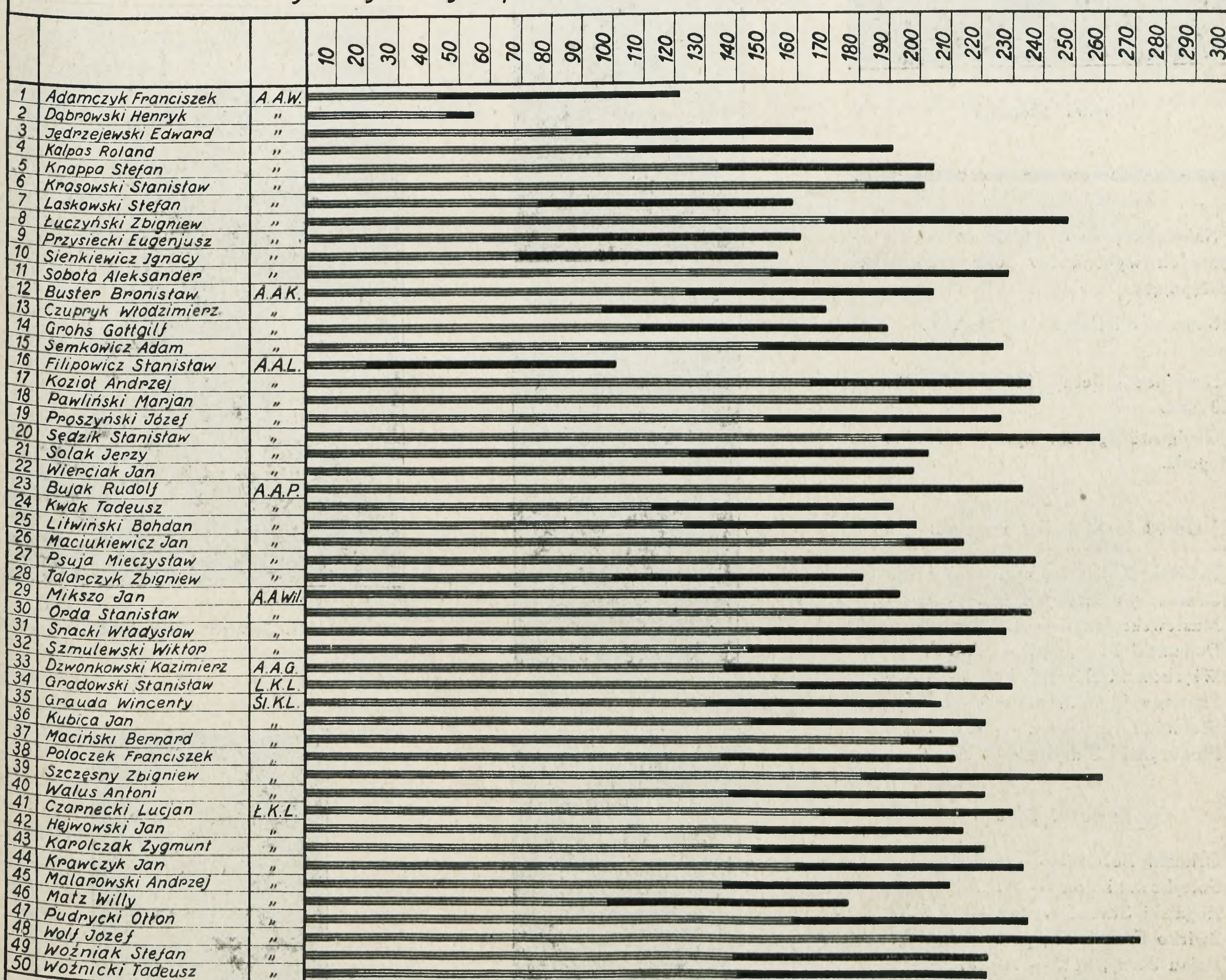
1. Wakuła Wacław,
2. Dobrowolański Bolesław.

Śląski Klub Lotniczy:

1. Prabucki.

Klub Lotniczy P. W. S.:

1. Szałowski Jerzy.



CZOŁOWI PILOCI-TURYŚCI W R. 1930



Bernard Skórzewski



Inż. Jerzy Drzewiecki



Kpt. Ignacy Giedgowd

Największą ilość godzin lotów turystycznych wykonali w roku 1930 piloci następujący:

Skórzewski Bernard — A.A.W. — 147 godz.

Drzewiecki Jerzy, inż. — A.A.W. — 120 godz.

Giedgowd Ignacy, kpt. — A.A.W. — 98 godz.

Od 90 do 70 godzin wylatali:

Babiński Zbigniew, kpt. — A.A.W.
Grzeszczyk Szczepan, inż. — A.A.W.
Muślewski Józef — A.R.P.
Dudziński Piotr, kpt. — A.R.P.
Więckowski Edward, kpt. — A.A.W.
Szulczewski Władysław — L.K.L.
Stefaniuk Kazimierz — K.L.P.W.S.
Płonczyński Stanisław — A.R.P.

Od 70 do 50 godzin:

Orliński Bolesław — A.A.W.
Sołtykowski Jan — A.A.K.
Rogalski Stanisław, inż. — A.A.W.
Żwirko Franciszek, por. — A.A.W.
Bajan Jerzy, kpt. — A.R.P.
Choızewski Kazimierz — A.A.L.
Lewoniewski Józef, por. — A.R.P.
Sido Józef — A.A.K.



Kpt. Zbigniew Babiński



Inż. Szczepan Grzeszczyk



Bolesław Orliński



Por. inż. J. Lewoniewski



Prof. Tadeusz Pruszkowski

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ A KLUBY DZIELNICOWE

Na ostatniem zebraniu Rady Klubów, a następnie na ogólnem zgromadzeniu Aeroklubu Rzeczypospolitej wypłynęła znowu sprawa struktury organizacyjnej naszego lotnictwa sportowego, omawiana na tle stosunku A.R.P. do klubów afiljowanych. Sprawa ta była już wielokrotnie roztrząsana, dotąd jednak udawało się załatwić ją tylko prowizorycznie. Dopiero obecnie, z okazji mającego się odbyć pierwszego od r. 1927 ogólnego zgromadzenia A.R.P., które władne było zdecydować o zmianach statutu Aeroklubu i afiljacji, sprawa ta nabrała cech aktualności i znalazła się na drodze definitywnego załatwienia.

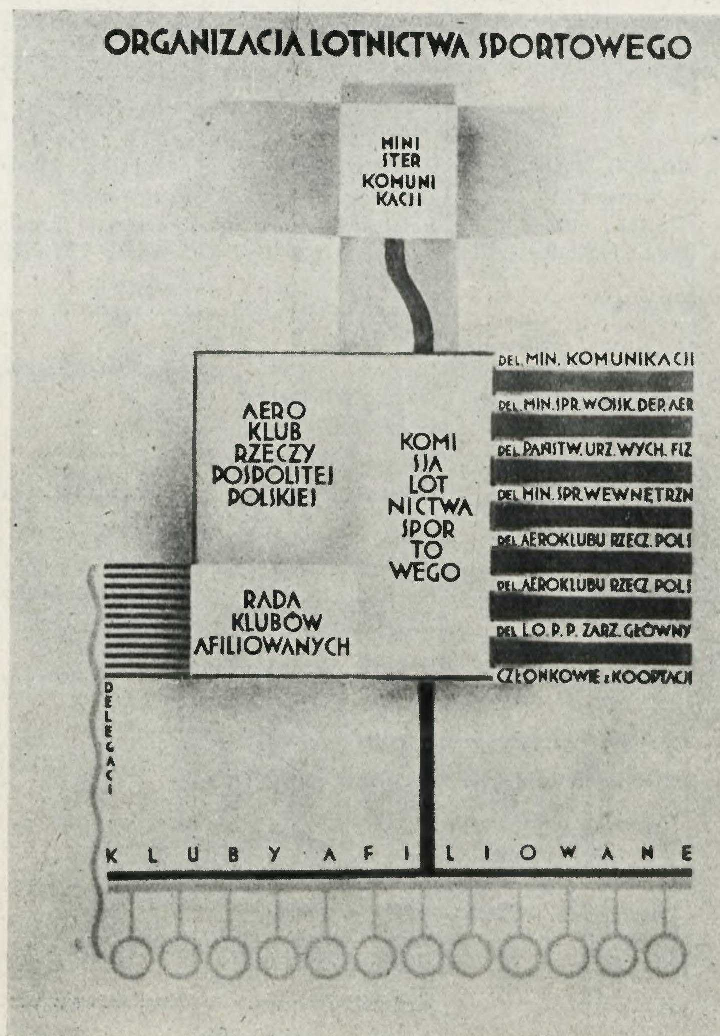
Obecny stan współpracy Aeroklubu Rzeczypospolitej z klubami dzielnicowemi reguluje prowizorycznie zawarta na rok budżetowy 1930/31 umowa afiljacyjna. Od samego początku umowa ta uznawana była prze kluby za niewystarczającą tak pod względem formalnym, jak i merytorycznym. Przejrzyjmy ją, a przekonamy się o słuszności stanowiska klubów.

W rzeczonej „umowie" Aeroklub Rzeczypospolitej występował w podwójnej roli: klubu i organu władzy, co jeszcze bardziej niż umowa podkreślało życie, powodując dość częste, a zupełnie zbędne spory kompetencyjne. Na początku umowy afiljacyjnej strony stwierdzają, że zawierają ją „w celu zgodnego *współdziałania we wszystkich sprawach* (podkr. Red.) dotyczących lotnictwa", mają sobie wzajemnie komunikować projektowane zmiany w statucie i regulaminach etc. W dalszych jednak punktach ta współpraca sprowadzona została do fikcji. W punkcie 12 znajduje się przepis, stanowiący curiosum w dwustronnym akcie prywatno - prawnym, jakim jest umowa między klubami, głoszący: „Wymówienie umowy jest równoznaczne ze wstrzymaniem wszelkiej pomocy ze strony Komisji Lotnictwa Sportowego". Ponieważ K. L. S. ma wpływ na rozdział wszelkiej pomocy, płynącej od władz centralnych, przeto wypowiedzenie umowy afiljacyjnej równało się pozbawieniu wszelkich poważniejszych subsydjów.

Takie postanowienie usprawiedliwić mogła tylko forma rozporządzenia ministerjalnego, nigdy umowa, która musi być wykwitem nieskrępowanej woli.

Analiza umowy, wykazywanie jej niewątpliwych błędów nie jest jednak celem niniejszego artykułu. Nam chodzić będzie o podkreślenie wad samej organizacji naczelnych organów klubów lotniczych.

Stanowisko Aeroklubu Rzeczypospolitej, jako władzy w stosunku do klubów, spowodowało konieczność utworzenia przy nim Rady Klubów Afiljowanych, której zadaniem stała się reprezentacja klubów wobec A. R. P. i K. L. S. Dzięki temu powstała zupełnie zbędna, hamująca pracę dwoistość reprezentacji: reprezentacja zewnętrzna i wewnętrzna. Kluby afiljowane reprezentuje w stosunkach wewnętrznych Rada, Radę zaś tam, gdzie chodzi o władze centralne i zagranicę — A.R.P., a wszystko razem Komisja Lotnictwa Sportowego, która jest główną wyrazicielką potrzeb lotnictwa sportowego wobec władz. Taka pośrednia i podzielona reprezentacja wydaje się klubom zupełnie niewskazana i zbyteczna. Organizacja lotnictwa sportowego nie wymaga struktury skomplikowanej. Obraz jej jest bardzo prosty. Z jednej strony znajdują się ci, co mają ustawowy obowiązek popierania sportu lotniczego i dbania o jego rozwój, a więc władze oraz współpracująca z niemi L.O.P.P., z drugiej — ci co chcą z tego poparcia korzystać, a więc ogół sportsmanów lotniczych, zrzeszony w klubach dzielnicowych. Jako pomost między temi stronami — wystarcza Komisja Lotnictwa Sportowego z udziałem klubów. I to wszyst-



(Wykres A. R. P.)

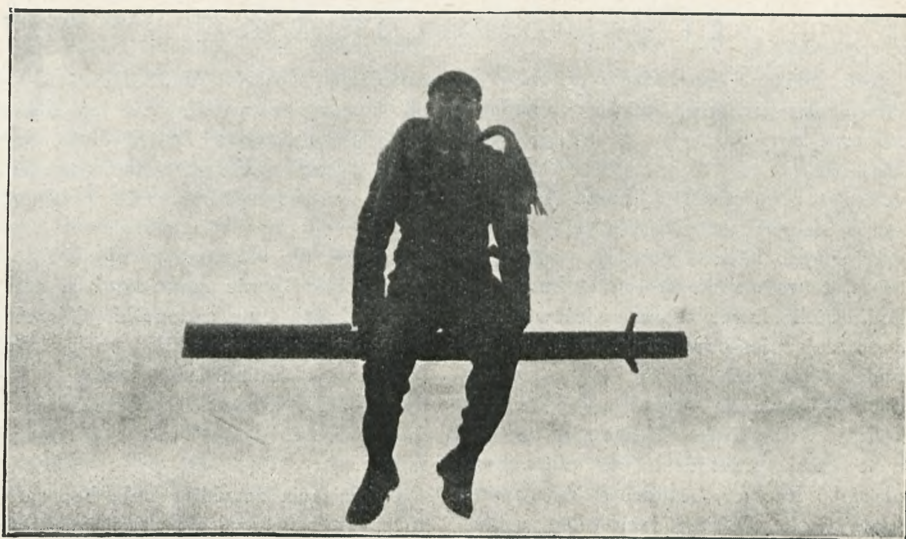
ko. Rola A.R.P. jako pośrednika między władzami i klubami stałaby się usprawiedliwiona, gdyby klub ten mógł być rzeczywiście tem, czem być pragnął w swem założeniu statutowem, a więc możnym protektorem, wspierającym lotnictwo sportowe, przedewszystkiem materjalnie, i gdyby skład osobowy A.R.P. różnił się wybitnie od tego, jaki mają kluby dzielnicowe. Tymczasem wiemy, że tak nie jest. Rolę protektora spełnia u nas inna organizacja społeczna. której A.R.P., nie opierając się na masach, nie byłby w stanie wyręczyć. Co do drugiego punktu, to dziś niemal wszyskie kluby mają przy swoim boku rady, złożone z przedstawicieli miejscowych władz, sfer lotniczych, organizacyj społecznych etc, będące minjaturą dużego A.R.P. Otóż, z wyłuszczonych powodów, Aeroklubowi Rzeczypospolitej pozostaje tylko rola rzeczywistego reprezentanta wszystkich klubów dzielnicowych. Reprezentacja kompletna, tak wewnątrz, jak i zewnątrz kraju. A.R.P. winien wyobrażać wszyskie kluby Rzeczypospolitej razem wzięte i pojęte jako całość. Tak być powinno. I dlatego nie da się nadal pomyśleć, aby kluby istniały *przy* A.R.P. Kluby winny stanowić integralną część A.R.P., powinny go tworzyć. Najbardziej do ideału zbliżonym byłby stan taki, gdyby A.R.P. był związkiem klubów, gdyby tylko kluby były jego członkami rzeczywistymi, inni zaś—wspierającymi, jednak niepozbawionymi udziału w stanowieniu o sprawach organizacji. Owszem, współudział we władzy z klubami elity społeczeństwa, zwłaszcza elity lotniczej, i powierzenie jej ciężaru reprezentacji zewnętrznej, jest nietylko wskazany, lecz wprost nieodzowny. Jednak decydowanie o najważniejszych sprawach klubów musi odbywać się przy współudziale ich faktycznych reprezentantów. W obecnym stanie rzeczy A.R.P. nie może jeszcze reprezentować klubów, gdyż kluby nie mają najmniejszego wpływu na działalność A.R.P. Aczkolwiek umowa afiljacyjna mówi o „współpracy we wszystkich dziedzinach lotnictwa sportowego", kluby afiljowane nie były dopuszczane do udziału w ostatniem ogólnem zgromadzeniu A. R. P. — nawet w charakterze gości.

Wychodząc z powyżej nakreślo-

ZARZĄDY KLUBÓW LOT

Funkcje	A. A. Warszawa	A. A. Kraków	A. A. Lwów	A. A. Poznań	A. A. Wilno	A. A. Gdańsk
Prezesi	Halewski Tadeusz kpt.	Piotrowski Kazimierz dr. Romanowski Zenon mjr.	Grzeszczyk Szczepan inż. May Ładysław	Iżycki Mateusz kpt.	Rojecki Ananjasz	Płoszek Rudolf Siedlecki Z.
Wiceprezesi	Pruszkowski Tadeusz prof. Osiński Jerzy Bereza Władysław inż.	Pec Aleksander dr. Zatłokal Jan Ekielski Eustachy inż. Siekierski Mieczysław inż. Michalik Kazimierz dr. mjr.	Łopatniuk Bolesław Matz Rudolf Chorzewski Kazimierz Jaworski Władysław Świderski J. Pruszyński J.	Gąsiorowski Józef Rosiński Ludwik Pluciński Stefan	Kwiatkowski Henryk Jankowski Antoni	Wichura St. Psuja Mieczysław
Sekretarze	Sobol Wacław L. Orgelbrandówna Halina	Lisowski Paweł Dudek Władysław Grohs Zbigniew	Sikorzanka Danuta	Karliński Bolesław Góralewicz Kazimierz	Kłosówna Nina	Czupryński W.
Skarbnicy	Czyżewska Wacława	Mossoczówna Hanna Lisowski Paweł	Russowski J. Markowski T. Burek I.	Rapp Kazimierz	Masalski Michał	Siemianowski M.
Kierownicy działów: a) technicznego	Hirszbandt Robert inż. por.		Bleicher Mieczysław por. Ziółkowski Pruszyński J.			Drygas Heljodor
b) latania	Rogalski Stanisław inż.					
c) szkolenia	Rychter Witold inż.					
d) imprez	Kusnerz Mieczysław Zirkwitz Aleksander inż.					
Inni członkowie zarządu	Lewandowska Marja Docha Józef Iwanowski Stefan	Cesarczyk Zygmunt Pituła Marjan Paschalska Janina	Garapich H. Polny W.	Krzymuski Roman	Żeligowski Tadeusz Bajkowska Irena	Leja Wiktor
Oficer łącznikowy	Żwirko Franciszek por. Kulczykowski I. por.	Gaździk Jan por. Urbański Marjan por. Wojtyga Adam kpt.	Romiszewski por.	Skrzypiński Henryk por.	Leszczyński Stanisław por.	

nych założeń, kluby postanowiły dążyć do zmiany swojej naczelnej reprezentacji. Zapowiedziano zmiany do umowy afiljacyjnej, której moc obowiązująca kończy się 31 marca r. b. Z życzliwego przyjęcia rezolucyj Rady Klubów przez ogólne zgromadzenie A.R.P., czego wyrazem było powołanie do Komisji Statutowej członków Rady Klubów, oraz oświadczeń czołowych przedstawicieli Aeroklubu R. P., przyznających słuszność dezyderatom Rady, należy się spodziewac, że zmiana stosunków pomiędzy A. R. P. i klubami oraz przeobrażenie struktury organizacyjnej lotnictwa sportowego na bardziej racjonalną nie pociągnie za sobą żadnych konfliktów i będzie rozwiązana całkowicie po linji interesów lotnictwa sportowego.



Konstruktor szybowców CW, p. Wacław Czerwiński. Dowcipny fotograf, chwycił konstruktora w chwili podskoku ze sterem, stwarzając w ten sposób świetną ilustrację marzeń każdego szybownika.

NICZYCH W ROKU 1930

Funkcje	Śląski Kl. Lotniczy	Stoł. Klub Lotniczy	Wielkop. Kl. Lotników	Lubelski Kl. Lotniczy	Łódzki Kl. Lotniczy	Klub P. W. S.
Prezesi	Przybylski Marjan pułkownik w s.s.	Weber Jerzy inż.	Święcicki Roman	Gumowski T. inż.	Rotarski Stefan pułk.	Karpiński Adam inż.
Wiceprezesi		Zwolakowski Wacław			Holcgreber Jan inż. Markowski Jan dr. Geyer R.	Grzędzielski A. inż. Uszacki Antoni
Sekretarze	Gaszyn K. dr.	Sałabaj Mieczysław	Mikulski Józef	Różański K.	Woźnicki Tadeusz	Drozdowski T. Cybulski K.
Skarbnicy		Krasicki Witold inż.	Otomański Edmund	Kruk	Torwiński Jozef dr.	Toczołowski Henryk
Kierownicy działów:						
a) technicznego				Fiedorow		Cyma Z. inż. Fryc
b) latania				Cieński A.		
c) szkolenia				Bartolewski M. inż.		Stefaniuk K. Stachnioł R. Szyller J. inż.
d) imprez				Radomski Gil		Świątkowska M.
Inni członkowie zarządu	Barcikowski Janusz ppor. Markwitz Wilhelm sierż. Paszkowski Stefan inż. Rzytki Franciszek inż. Stachula Wilhelm inż.	Kossowski Jerzy płk. Kulza Jan por. Makomaski Ignacy	Kasprzak Jan Majewicz Józef	Dębowski J. Makowski Wacław mjr.	Dychdalewicz Jan Kon Max Kanczyński Karol inż. Szulc Gustaw Ulatowski mjr. Konarzewski Henryk	
Oficer łącznikowy	Gaździk por. Godlewski kpt.		Skrzypiński Henryk por.	Gruberski kpt. inż.	Żwirko Franciszek por.	Szumiel kpt. inż.

LUBELSKO-PODLASKIE ZAWODY ZIMOWE

Rok bieżący rozpoczęły zawody z wszechmiar ciekawe. Już w poprzednim numerze zwróciliśmy na to uwagę, podkreślając, że są to pierwsze w Polsce zawody urządzone w porze roku, uznanej naogół za nienadającą się do przyjemnego latania. Pozatem wspomnieliśmy, że regulamin Zawodów Lubelsko Podlaskich faworyzował pilotów młodych, dając im poważne szanse do zdobycia czołowych miejsc, gdy w zawodach dotychczas urządzanych, udział Żwirki, Orlińskiego, Giedgowda czy innego „asa" przesądzał losy pierwszych nagród. Rachuby autorów regulaminu spełniły się. W zawodach piloci roczni i dwuletni stanowili większość. Im też dostały się trzy pierwsze nagrody. Piloci starzy uczestniczyli raczej dla podkreślenia braterstwa.

Zwycięzcą zawodów został p. Kazimierz Chorzewski, pilot wyszkolony w Aeroklubie Akademickim we Lwowie w r. 1929, primus przeszłorocznych dęblińczyków. Jeśli chodzi o maszyny, to znowu pierwsze miejsca zajęły RWD-y, wyprzedzając Moth'y i PZL-5. Dziś taki wynik krajowych zawodów nie jest dla nikogo niespodzianką. Dzięki dużej szybkości i bardzo korzystnemu stosunkowi ciężarów: użytecznego do własnego, RWD-y biją wszystkich krajowych konkurentów. To też konkurencję w I L.-P. Z.L. stanowiły nie maszyny, lecz załogi zwycięskiego typu awionetki. Współzawodniczyła Warszawa ze Lwowem. Wygrał Lwów, co powitała radośnie Warszawa, jakoże ciążył jej dotychczasowy monopol na zdobywanie pierwszych miejsc.

Organizacja zawodów była bez zarzutu. L. K. L. okazał się zespołem bardzo dobrze zgranym, szalenie gościnnym i miłym, zapominającym zupełnie o tem, że sam bierze udział w zawodach

———

Do zawodów zgłoszono 11 maszyn, uczestniczyło w nich tylko 9. Nie przybyły mianowicie z Warszawy: JD-2 ' Moth wojskowy. Ten ostatni płatowiec, kierowany przez por. inż. R. Hirszbanda, po przymusowem lądowaniu pod Wilanowem, wskutek poważnych, niedających się na czas usunąć defektów silnika, musiał z udziału w zawodach zrezygnować. JD-2 była obecna w Lublinie w drugim dniu zawodów, nie biorąc w nich udziału.

Lista zawodników przedstawiała się jak następuje.

Aeroklub Warszawski:

RWD-4, pil. por. Pronaszko.

RWD-4, pilot Z. Wysiekierski.

PZL-5 (własność P.Z.L.), pilot inż. Z. Pułaski.

Moth (własność prof. Pruszkowskiego), pilot T. Pruszkowski.

Moth (wł. p. Skórzewskiego), pilot B. Skórzewski.

Aeroklub Akademicki w Krakowie:

S-1, pilot J. Sołtykowski.

Aeroklub Akademicki we Lwowie:

RWD-4, pilot K. Chorzewski.

Lubelski Klub Lotniczy:

LKL-2, pilot sierż. J. Żuromski.

Klub Lotniczy P. W. S.:

PWS-50, pilot K. Stefaniuk.

Zawody trwały 3 dni. W pierwszym, dn. 30.I, odbyła się kontrola maszyn, w



Grupa uczestników zawodów i gości w lokalu L.K.L. 1 — prezes L.K.L. inż. T. Gumowski, 2 — radca R. Adamowicz, 3 — kierownik zawodów inż. J. Rudlicki, 4 — prof. T. Pruszkowski, 5 — K. Chorzewski, 6 — inż. Z. Pułaski, 7 — Z. Wysiekierski, 8 — por. M. Pronaszko, 9 — b. wicewojew. Z. Karasiński, 10 — B. Skórzewski, 11 — K. Różański, 12 — A. Cieński.



Zwycięzca zawodów p. Kazimierz Chorzewski z A. A. L.

drugim, 31.I — raid, wreszcie ostatniego dnia, 1.II — lot na wysokość.

Na skutek trudnych warunków terenowych (różnice opadów śnieżnych) trasa raidu została zmieniona i objęła następujące etapy: Lublin — Zamość — Biała — Brześć — Lublin — ogółem 379 km. Samoloty startowały w odstępach 5-minutowych, w/g. wylosowanej kolejności. Pierwszy wyleciał inż. Pułaski, po nim 2 Mothy, LKL, RWD-y, S-1 i, jako ostatni, Stefaniuk na PWS-50. Zgrupowanie startów jednakowego typu maszyn spowodowało wzajemne prześciganie się Chorzewskiego i Pronaszki, zakończone, jak wiemy, zwycięstwem lwowianina.

Na pierwszym etapie odpadła RWD Wysiekierskiego, który wylądowawszy w okolicy Bełżca, dla zorjentowania się w terenie, podłamał przy starcie podłużnicę kadłuba. Dzielnemu pilotowi udało się własnoręcznie, bez żadnej pomocy, uszkodzenie naprawić, poczem następnego dnia, ku wielkiemu zdziwieniu i radości wszystkich, przylecieć do Lublina. Drugą i ostatnią maszyną, która zawodów nie ukończyła był PWS-50 Stefaniuka, który wylądował z braku benzyny we wsi Polubiszcze, w odległości 40 km od Białej.

Chorzewski ukończył raid w czasie 2 godz. 24 min., osiągając szybkość raidową 157,96 km/godz., co jest wynikiem b. dobrym. Szybkość por. Pronaszki jest mniejsza zaledwie o niecałe 2 km/godz. Zajmujące następne miejsca Moth'y mają szybkość o wiele gorszą, bo 122-3 km/godz. P. Skórzewski miałby około 150 km/godz., co dla Moth'a stanowiłoby wynik znakomity, gdyby nie 25-minutowe poszukiwanie lądowiska pod Zamościem (które, rzeczywiście, znaleźć było bardzo trudno). Znacznie lepsze rezultaty osiągnałby p. Żuromski, gdyby nie dwukrotne lądowanie przymusowe, z powodu wadliwego oliwienia silnika.

Lot na wysokość odbywał się przy bardzo złych warunkach atmosferycznych. Podstawa chmur wynosiła 300 metrów, temperatura —8°. Wobec powyższego, kierownictwo zawodów postanowiło, w zgodzie z regulaminem, uznać próbę wysokości za nieobowiązkową, dającą 0 punktów. Nawiasem trzeba dodać, że wysokość była niezmiernie słabo punktowana. Gdy najlepszy wynik w raidzie dawał 165 punktów, w próbie wysokości tylko 18.

Najlepszy rezultat osiągnął sierż. Żuromski, wznosząc się na wysokość 2100 m. W próbie nie brały udziału awionetki: PZL-5, z powodu rozregulowania się magneta oraz Moth prof. Pruszkowskiego, któremu mimo nadzwyczajnych wysiłków nie udało się uruchomić zamrożonego silnika.

Ostateczny rezultat klasyfikacji był następujący:

I-e miejsce: awionetka RWD-4 Aeroklubu Akademickiego we Lwowie. Załoga: Chorzewski Kazimierz, pilot; Twardowski Kazimierz, nawigator. Ilość punktów: 232,582. Zdobyte nagrody: a) nagroda przechodnia dla Klubu — puhar, ufundowany przez L. K. L. i K. L. P. W. S., b) nagroda pieniężna dla pilota zł. 500 — ufundowana przez p. Ministra Komunikacji, c) nagroda dla pilota: puhar kryształowy, ufundowany przez Zakłady E. Plage i T. Laśkiewicz, d) nagroda dla nawigatora: zegarek, ufundowany przez kierownika zarządu m. Lublina, p. J. Piechotę.

II-e miejsce — awionetka RWD-4 Aeroklubu Warszawskiego. Załoga: por. Pronaszko Mieczysław, pilot; inż. Wigura Stanisław, nawigator. Ilość punktów: 228,253. Zdobyte nagrody: a) nagroda pieniężna dla pilota zł. 250, ufundowana przez p. Ministra Komunikacji, b) nagroda dla pilota — puhar, ufundowany przez p. wojewodę lubelskiego, B. Świdzińskiego, c) nagroda dla nawigatora — zegar w alabastrze, ufundowana przez gen. Dobrodzieckiego, d-cę O. K. II.

III-e miejsce — awionetka D. H. Moth, własność prywatna pilota. Załoga: prof. Pruszkowski Tadeusz, pilot; Korbel Władysław, nawigator. Ilość punktów: 134,632. Zdobyte nagrody: a) nagroda pieniężna dla pilota zł. 250, ufundowana przez p. Ministra Komunikacji, b) nagroda dla pilota: neseser skórzany, ufundowany przez Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

IV-e miejsce: D. H. Moth, własność prywatna pilota. Załoga: Skórzewski Bernard, pilot; Osiński Jerzy, nawigator. Ilość punktów: 98.528. Zdobyte nagrody: a) nagroda pieniężna dla pilota zł. 250.—, ufundowana przez p. Ministra Komunikacji, b) nagroda dla pilota: waza kryształowa, ufundowana przez firmę Vacuum Oil Company S. A.

V-e miejsce: awionetka LKL—2 Lubelskiego Klubu Lotniczego. Załoga: sierż. Żuromski Józef, pilot, Rosiak Władysław, nawigator. Ilość punktów: 50.162.



Nagrody dla uczestników L.-P. Z. L.

Zdobyte nagrody: a) nagroda pieniężna dla pilota zł. 250.—, ufundowana przez p. Ministra Komunikacji oraz b) nagroda dla pilota za najlepszą punktację osiągniętą z próby lotu na wysokość — złoty zegarek kieszonkowy, ufundowany przez Zarząd Gł. L. O. P. P.

VI-e miejsce: awionetka PZL-5 Państwowych Zakładów Lotniczych. Załoga: inż. Pułaski Zygmunt, pilot; Henneberżanka Hanna, nawigator. Ilość punktów: 44.486. Zdobyta nagroda dla pilota: obraz olejny art.-mal. Kazimierza Pieniążka, członka L. K. L

VII-e miejsce: awionetka S-1 Aeroklubu Akademickiego w Krakowie. Załoga: Sołtykowski Jan, pilot; inż. Ekielski Eustachy, nawigator. Ilość punktów: 35,392. Zdobyta nagroda: puhar dla pilota, ufundowany przez firmę „Prodmetal" w Bydgoszczy.

Nagroda pocieszenia, ufundowana przez Komitet Organizacyjny Zawodów — srebrna papierośnica — została przyznana p. Zbigniewowi Wysiekierskiemu. Pozatem tenże pilot nagrodzony został przez dyrekcję P. L. L. „Lot" za okazaną wysoką sprawność sportową, która wyraziła się w samodzielnem naprawieniu uszkodzenej w czasie przymusowego lądowania awionetki i doprowadzeniu jej na lotnisko lubelskie (Nagroda: 100 kg benzyny lotniczej).

Zawody uświetnił swą obecnością naczelnik Wydz. Lotn. Cywilnego, p. pułk Filipowicz, który w imieniu p. Ministra Komunikacji dokonał rozdania nagród Pozatem przybyli do Lublina: prezes Komisji Lotnictwa Sportowego p. baron de Rosenwerth, sekretarz A. R. P. mjr. Kwieciński, radca Adamowicz, inż. Kawecki jako delegat Zarządu Gł. LOPP, prezes Rady Klubów dyr. Makowski i in. Zawodami interesowali się żywo pp. wojewoda i wicewojewoda lubelski.

Wydatną pomoc okazała LOPP (Zarząd Gł. dał nagrodę, Komitety: Lubelski i Brzeski — nagrodę i pokrycie kosztów benzyny dla wszystkich zawodników). Zaopatrzeniem w benzynę zajmowała się znana ze swej sprawności na III K. K. A. firma Standard Nobel. Oliwę dostarczał Standard oraz Vacuum Oil Company.

Kierownikiem zawodów był p. inż. J. Rudlicki, sekretarzem p. K. Różański. Komisarzem sportowym w Lublinie — inż. M. Bartolewski, jego zastępcami — pp. J. Lange i J. Cordée; w Zamościu — p. W. Lipczyński, w Białej — p. inż. Grzędzielski. Obsługą maszyn kierował p. A. Cieński. Honory gospodarzy sprawował Zarząd Klubu na czele ze swym prezesem, p. inż. T. Gumowskim

Wyniki szczegółowe Lubelsko-Podlaskich Zawodów Lotniczych.

Miejsce w ogólnej klasyfikacji	Nr. konkursowy	Załoga (pilot i nawigator)	Typ awionetki	Klub zgłaszający	Silnik (moc i marka)	Ciężar własny awionetki G	Ciężar użyteczny C	Waga w locie kg.	C/G	C/(G.M½.10)	Raid: Czasy lądowań: Lublin	Zamość	Biała	Brześć	Lublin	Ogólny czas lotu godz. m.	Szybkość na trasie V w km/godz	Punkty za raid	Próba wysokości: C²/(G½·M½·100)	Osiągnięta wysokość h w km.	Punkty	Wyniki punktacji: Suma punktów za raid i wysokość	Wartość współczynnika K [1])	Wartość współczynnika K₁ [2])	Ogólna ilość punktów po uwzględnieniu współcz.
1	9	Chorzewski Kazimierz Twardowski Kazimierz	RWD—4	A.A.L	104 Cirrus Hermes	417	283	700	0,679	0,00665	9,25	9.54	10,50	11,05	11,49	2,24	157,963	165,933	3,84592	1,45	8,086	174,019	1,4	1	232,582
2	8	por. Pronaszko Miecz. inż. Wigura Stanisław	RWD—4	A.W.	104 Cirrus Hermes	416	284	700	0,683	0,00669	9,20	9,45	10,49	11,04	11,46	2.26	156,013	162,835	3,8777	1,45	8,153	170,988	1,4	1	228,253
3	4	prof. Pruszkowski Tad. Korbel Władysław	Moth DH	A.W.	98 Gipsy	456,5	290,5	747	0,636	0,00643	9,05	9,42	10,53	11.12	12,11	3,06	122,294	96.166	—	—	—	96,166	1,4	1	134,632
4	6	hr. Skórzewski Bernard red. Osiński Jerzy	Moth DH	A.W.	98 Gipsy	426	272,5	698,5	0,640	0,00646	9,10	10.00	10,02	11,19	12,14	3,04	123,489	98,512	3,63424	0,7	1,78	100,292	1	1	98,528
5	7	sierż. Żuromski Józef Rosiak Władysław	LKL—2	L.K. L.	85 Walter Vega	449	289,5	738,5	0,645	0,00699	9,15	9,50	12,30	12,53	13,54	4,39	81,529	46,462	4,29009	2,1	18,919	65,381	1	1	50,162
6	1	inż. Pułaski Zygmunt Henneberżanka Hanna	PZL—5	A.W.	98 Gipsy	458	242	700	0,527	0.00534	9,00	9,33	10,41	11,03	13,33	4,33	83,321	37,072	—	—	—	37,072	1,2	1	44,486
7	12	Sołtykowski Jan inż. Ekielski Eustachy	S—1	A.A.K.	85 Cirrus	457	243	700	0,532	0,00577	9,35	10,52	13,24	14,1 0	15,24	5,49	65,139	24,483	2,99603	1,45	6,299	30,782	1,4	1	35,392

[1]) Zależny od czasu ukończenia szkoły lotniczej przez starszego kwalifikacjami członka załogi. [2]) Zależny od współczynnika wytrzymałości samolotu.

POLSKI LOT AFRYKAŃSKI

Projekt raidu do Afryki powzięty został już we wrześniu r. ub. Dyrekcja Państwowych Zakładów Lotniczych w połowie października obiecała lotnikom swą pomoc i zapewniła maszynę, mianowicie Ł 2 (łącznikówkę) polskiej konstrukcji. Zezwolenie władz wojskowych na dokonanie raidu otrzymali lotnicy w połowie listopada, a jednocześnie uzyskali zapewnienie pomocy ze strony Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk., M. K., oraz L. O. P. P.

Zdobywszy wszelkie podstawy realne do odbycia lotu, lotnicy na dwa miesiące przed odlotem rozpoczęli przygotowania, które prowadzono w zupełnej tajemnicy; kpt. Skarżyński i por. Markiewicz życzyli sobie bowiem ,aby raid rozpoczął się niepoprzedzony żadną reklamą w prasie.

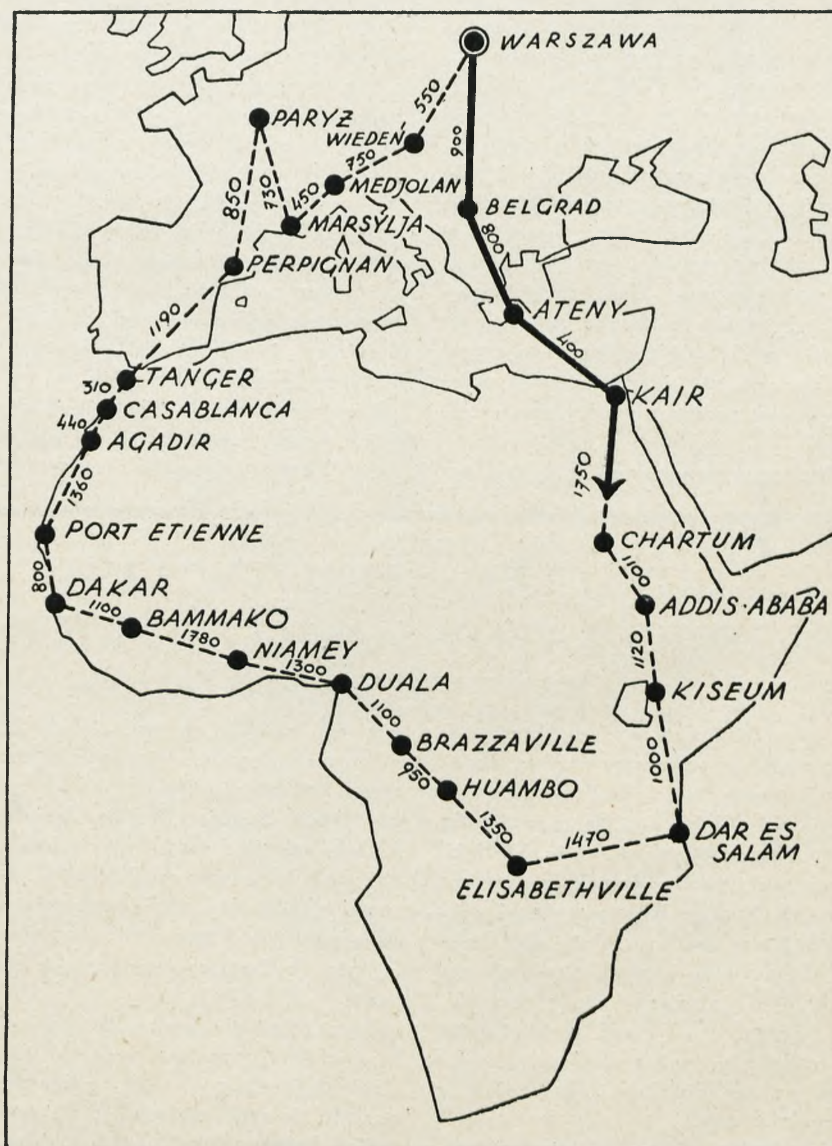
Samolot Ł-2, na którym wyruszyli w drogę powietrzną, jest maszyną seryjną, przystosowaną do dalekich raidów, przez dodanie zbiorników benzyny. Również seryjnym jest silnik Wright I 5 220 KM, zbudowany w Polskich Zakładach Skody. Wszystkie przyrządy pokładowe, jak busola, wysokościomierz, szybkościomierz i t. d. są normalne, typów, używanych w naszem lotnictwie wojskowem. Pojemność całkowita zbiorników wynosi 430 kg benzyny i 40 kg smaru, co przy szybkości 185 km/godz. pozwala na 12 godzin nieprzerwanego lotu. Waga samolotu próżnego wynosi 970 kg, waga maksymalna w locie 1730 kg; odliczając ciężar benzyny i oliwy (t. j. 470 kg), pozostaje na wagę lotników i ich bagaż 290 kg (waga lotników 150 kg, bagażu 140 kg). Lotnicy zabrali ze sobą tylko najniezbędniejsze rzeczy, jakie byłyby im potrzebne w razie przymusowego lądowania i konieczności marszu do najbliższej osady ludzkiej. Zabrali więc ze sobą lekki składany namiot, skoncentrowane pożywienie, broń, zbiorniki na zapas wody do picia i t. d., które wystarczyć mogą na 10 dni. Wzięli też ze sobą ręczny aparat filmowy i odpowiednią ilość taśmy filmowej; zdjęć dokonywać będą na postojach, ponadto przewidziane są zdjęcia z powietrza.

Poza pomocą oficjalną władz wojskowych, która wyraziła się w udzieleniu płatowca wraz z silnikiem i pokryciu kosztów przeróbek, w ogromnej mierze urzeczywistnienie całego przedsięwzięcia przypisać należy Państwowym Zakładom Lotniczym, udzielającym swej marki i całkowitej opieki moralnej, a także finansowej, oraz Zakładom Skody, które wysyłając swego mechanika na poszczególne etapy, zapewniły opiekę nad silnikiem.

Pokrycie finansowe lotu zostało przeprowadzone z wielu źródeł. Część funduszów wyasygnowała LOPP, część MSZ, lwią część pracy i pieniędzy dały P.Z.L. i Skoda, a pozatem same starania i przygotowania przedsiębrane przez załogę dopełniły reszty.

Lotnicy sami zaopatrzyli się w papiery i dokumenty ,mapy oraz wskazówki wszelkich konsulatów i przedstawicieli zagranicznych. Materjały pędne dostarczyły Państwowe Zakłady Lotnicze za pośrednictwem firmy Shell. Jak wiemy, trasa prowadzi na przestrzeni 25.000 km przez następujące miejscowości: Belgrad — Ateny — Kair — Khartum — Addis Abbeba — Dar El Salaam — Elisabethville — Duala — Dakkar — Casablanca — Barcelona — Paryż — Medjolan — Wiedeń — Warszawa.

Władze państw zagranicznych, przez które ma być dokonany przelot, bardzo przychylnie odniosły się do projektowanego raidu. Trzeba było uzyskać pozwolenie na przelot od 14 państw; wszelkie związane z temi sprawami formalności załatwiły placówki zagraniczne naszego M.S.Z. Wiele życzliwości doznali nasi piloci od szeregu przedstawicieli państw zagranicznych w stolicy. Płk. Denain, szef francuskiej misji wojskowej i mjr. Duvernoix, oraz attache



Trasa lotu kpt. Skarzyńskiego. Linją ciągłą oznaczono drogę przebytą; przerywaną — pozostałą.

ambasady angielskiej płk. Martin, wręczyli naszym pilotom listy polecające.

Godzi się nadmienić, że negus Abisynji osobiście udzielił pozwolenia na przelot nad Abisynją. Cennych wskazówek udzielił naszym „afrykańczykom" prof. Ossendowski, znakomity podróżnik, który zaopatrzył ich ponadto w listy polecające.

Niektóre etapy raidu kryją w sobie wiele niebezpieczeństwa. Jedne wskutek gór, dochodzących do 4.000 m wysokości, inne, prowadzące przez niezaludnione i dzikie okolice, z powodu konieczności odbycia na wypadek lądowania olbrzymiej przestrzeni pieszo, w celu dostania się do ośrodków zamieszkałych; jeszcze inne wreszcie etapy prowadzą nad krajami dzikich nieujarzmionych plemion, przedstawiając groźne niebezpieczeństwo dla życia lotników.

Raid afrykański naszych lotników przedstawia więc niemało trudności, których zwalczanie wymagać będzie w ciężkich chwilach najwyższego natężenia woli i uporu wytrwania do końca. Jakkolwiek trudno jest stawiać jekiekolwiek horoskopy, co do powodzenia raidu, to jednak na plus naszych lotników trzeba zaliczyć fakt starannego przygotowania się do raidu i opracowania szczegółów lotu. Kpt. Skarżyński i por. Markiewicz reprezentują wysoką klasę ambicji sportowej, posiadając żołnierskie poczucie obowiązku spełnienia zamierzonego czynu.

To są dane, na których możemy opierać wiarę w szczęśliwe zakończenie raidu.

Dotychczasowy przebieg raidu jest następujący: Start nastąpił 31.I. Po parudniowym przymusowym postoju w Krakowie, spowodowanym mgłą, wystartowali nasi lotnicy w kierunku Węgier. Po minięciu Karpat, znowuż, z powodu bardzo gęstej mgły, zmuszeni zostali do lądowania w polu. Lądowanie powiodło się w zupełności, jedynie straszliwie grząski i rozmokły teren zmusił do odłożenia startu, aż do poprawienia się warunków atmosferycznych. Po paru dniach, wobec ciągle tej samej pogody, zdecydowano wyładować bagaż, spuścić prawie całą benzynę i tylko z pilotem spróbować startu.

Po trzykrotnej próbie udało się kpt. Skarżyńskiemu wystartować z rozmiękłego terenu. Por. Markiewicz wraz z całym ekwipunkiem dojechał koleją do Szegedu, gdzie maszyna mogła już startować normalnie.

Dalszy lot do Aten odbył się zupełnie pomyślnie. Po przejrzeniu i sprawdzeniu silnika odlecieli piloci do Kairu. Następne etapy, przebywane w przewidzianym czasie, zapowiadały pomyślny przebieg raidu. W odległości trzystu kilometrów od Khartumu zaczął jednak szwankować silnik, co zmusiło do lądowania na lotnisku wojskowem angielskiem.

Po pobieżnym przeglądzie silnika, zdawało się, że niedomaganie uda się usunąć własnemi siłami. Dopiero po bardziej szczegółowem badaniu przekonali się nasi lotnicy, że defekt jest poważny, wymagający pomocy specjalisty.

Zawezwany został telegraficznie mechanik i mamy nadzieję, że po kilkudniowej przerwie, lot będzie kontynuowany.

LOT TRANSATLANTYCKI WODNOPŁATOWCÓW ITALSKICH

(OSTATNIE ETAPY, ECHA)

W poprzednim numerze Skrzydlatej pozostawiliśmy wyprawę w Port Natal. W dniu 10 stycznia odbył się przelot z Port Natal do Bahii — 1000 km w 6 godz. 50 min., bez żadnych przygód. W Bahii nastąpił trzydniowy postój, potrzebny, aby osiem krążowników marynarki włoskiej, które w czasie przelotu nad Oceanem utrzymywały kordon, następnie zaś zostały skoncentrowane przy brazylijskim brzegu, miały czas przebyć 1400 km, dzielące je od Rio de Janeiro i stanąć w zatoce Botafogo jednocześnie z wodnopłatowcami.

Dnia 15 stycznia wielki lot został ukończony. Samoloty startowały z Bahii o 8.15 rano i, po przebyciu ostatniego etapu — 1400 km — ze sprzyjającym wiatrem, ukazały się nad stolicą Brazylji o 16.18. Powitane wystrzałami armatniemi, syrenami okrętów i fabryk oraz okrzykami ludności Rio de Janeiro, okrążyły miasto i wodowały w kilka minut później w zatoce Botafogo. W tej samej chwili do zatoki wpłynęła flota włoska, stwierdzając w ten sposób raz jeszcze braterstwo marynarki z lotnictwem.

Znaczenie tego grupowego lotu jest kolosalne. Niedawno jeszcze przelot nad Atlantykiem stanowił dla pojedyńczego aparatu wyczyn niebywały; na palcach można było wyliczyć „asów", którzy go dokonali. Tymczasem w ciemną, upalną, podzwrotnikową noc, dn. 5 stycznia, z zatoki Bolama startuje 14 wodnopłatowców z potężnem, 4600 kg obciążeniem, w tem czterech ludzi załogi. Z tych czternastu jedenaście w zwartym szyku, po 18 godzinach lotu, woduje po tamtej stronie Atlantyku.

Jeżeli przelot przez Atlantyk dla pojedyńczego aparatu przedstawia jeszcze dzisiaj poważne trudności, to cóż dopiero mówić o locie grupowym, w czasie którego załoga każdego wodnopłatowca musiała myśleć nietylko o sobie, ale także o konieczności utrzymania kontaktu z innemi załogami, inaczej mówiąc o regulowaniu swej szybkości i dostosowywaniu kierunku do innych aparatów?

Czemu przypisać tak nadzwyczajne rezultaty?

Złożyło się na to parę czynników.

Materjał lotniczy okazał się zupełnie na wysokości swego trudnego zadania. Jak stwierdzają uczestnicy raidu, „S. 55" odznacza się zarówno zaletami aerodynamicznemi, jak trwałością budowy. Najlepszym dowodem tej ostatniej jest fakt, iż jeden z wodnopłatowców, zmuszony wskutek zepsucia chłodnicy do wodowania, został, bez uszkodzenia, holowany przez strażujący krążownik włoski na przestrzeni 1400 km. Silniki, pomijając już etapy Orbetello — Bolama, w czasie których wystawione były na poważną próbę, przeszły prawdziwy chrzest ogniowy przy starcie z Bolama, gdzie musiały zerwać z wody około 10000 kg., następnie zaś przez 18 godzin pracować z ciągłemi zmianami liczby obrotów, koniecznemi dla utrzymania flotylli w szyku. Nie należy przy tem zapomnać, że zarówno wodnopłatowce, jak silniki nie były specjalnie budowane na raid, lecz seryjnie.

Wielce pomocną przy przebywaniu oceanu była flotylla krążowników marynarki włoskiej, rozstawiona wzdłuż drogi, nad którą leciały wodnopłatowce. Oprócz pomocy, którą okazały dwum uszkodzonym aparatom, była ona w stałym kontakcie radiotelegraficznym z dowództwem wyprawy, komunikując mu informacje meteorologiczne i położenie. Tu wspomnieć należy o wbudowanych w „S. 55" radioaparatach, wagi zaledwie 35 kg, na długie i krótkie fale, konstrukcji włoskiego ministerstwa aeronautyki, dzięki którym załogi utrzymywały kontakt zarówno między sobą i dowództwem (telefonicznie), jak ze światem zewnętrznym (telegraficznie).

Wszystkie te jednak czynniki natury technicznej, aczkolwiek niewątpliwie pierwszorzędnej wagi, nie zdołałyby pokonać żywiołów, gdyby nie zapał, który

potrafił tchnąć w towarzyszów wyprawy dowódca jej, minister Balbo.

Powziąwszy w ubiegłym roku zamiar odbycia wyprawy Włochy — Ameryka Południowa i wychodząc z założenia, że nie kilku asów, lecz przeciętny pilot stanowi o sile lotnictwa, wezwał na ochotnika potrzebne do wyprawy tej siły.

W pierwszych dniach stycznia 1930 r. 93-a grupa lotnictwa w Orbetello zamieniła się w prawdziwą akademję nawigacji powietrznej. Słuchacze jej przez prawie rok odcięli się od świata, poświęcając wolne od zajęć chwile ćwiczeniom fizycznym. Kierownikiem akademji był ppłk. Maddalena (który w międzyczasie zdobył dla Włoch rekord długości lotu w zamkniętym obwodzie). Po przejściu bardzo kompletnego kursu nawigacji powietrznej, aerodynamiki, teorji silników, radiotechniki i t. d. słuchacze podzielili się na załogi, przyczem pozostawiono im zupełną swobodę przy wzajemnem dobieraniu się. Po dokonaniu szeregu indywidualnych lotów tak dziennych, jak nocnych, prób startowania z pełnem obciążeniem, wykonano trzy loty grupowe w obrębie morza Śródziemnego, ściśle w warunkach przewidywanych dla raidu na czem zakończono kurs przygotowawczy.

Bodźcem, który niewątpliwie w wysokim stopniu przyczynił się do powodzenia wyprawy, było osobiste zainteresowanie się nią ministra Balbo, odnowiciela lotnictwa włoskiego, niezmiernie popularnego wśród podwładnych, a bardziej jeszcze objęcie w następstwie dowództwa nad wyprawą. Zapytywany, czy uważa za słuszne, aby minister lotnictwa sam brał udział, jako kierownik, w tak ryzykownej wyprawie, Balbo odpowiedział, że jego zdaniem tylko drogą przykładu osobistego poświęcenia można wyrobić kadry lotnicze i że kieruje się w swojej pracy maksymą, którą usłyszał w swoim czasie od słynnego amerykańskiego lotnika Williamsa: „Aby dobrze prowadzić lotnictwo, trzeba je ciągnąć za sobą, a nie popychać z tyłu".

Entuzjazm, który ogarnął Włochy, po otrzymaniu wiadomości o udanym przelocie, był olbrzymi. I słusznie, naród ma prawo być dumnym ze swego lotnictwa, które dokonało niebywałego dotąd w dziejach wyczynu.

Po sprzedaniu lotnictwu brazylijskiemu swoich wodnopłatowców (po 870.000 lirów, przeszło 400.000 złotych), Balbo powraca ze swoimi towarzyszami okrętem do kraju. Nie spocznie on jednak na laurach, zapowiedziana już jest bowiem na rok przyszły wyprawa do Ameryki Północnej.

Jan Erlich.

UZNANIE CZECHÓW DLA POLSKIEGO LOTNICTWA SPORT.

MORAVSKÝ AEROKLUB V ✱ BRNĚ

M ✱ A ✱ K

UZNÁVÁ ZÁSLUHY KTERÉ SOBĚ ZÍSKAL

Aeroklub Akademický ve Varšavě

O JEHO ROZKVĚT.

V BRNĚ DNE 21. února 1931.

PŘEDSEDA JEDNATEL

Morawski Aeroklub w Brnie na walnem zebraniu w dniu 21 lutego nadał dyplom uznania Aeroklubowi Akademickiemu w Warszawie.

OGÓLNE ZGROMADZENIE AEROKLUBU RZPLITEJ

W dniu 14.II odbyło się pierwsze od r. 1927 ogólne zgromadzenie A. R. P., na którem wysłuchano sprawozdania z działalności Zarządu za lata 1927 — 30, udzielono mu absolutorjum i dokonano wyboru nowych władz. Sprawozdanie zamieszczamy na innem miejscu. Nadmienimy tutaj tylko, że rozwój naszego klubu reprezentacyjnego był w ostatnich dwóch latach bardzo duży. A.R.P. przeprowadzał kontrolę wszystkich imprez sportowo - lotniczych, urządzanych w kraju, współpracował z klubami oraz utrzymywał kontakt z Międzynarodowym Związkiem Lotniczym (F.A.I.), reprezentował polskie lotnictwo sportowe na zjazdach, urządził lokal klubowy etc. Wszystkie te prace obarczały niemal wyłącznie jedną osobę, mianowicie sekretarza A. R. P., p. mjra B. J. Kwiecińskiego, który w okresie sprawozdawczym sprawował de facto komisarycznie funkcje zarządu, zaskarbiając sobie uznanie i wdzięczność nietylko A.R.P., lecz i całego lotnictwa sportowego. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej złożył p. płk. H. Abczyński, wnosząc o udzielenie ustępującym władzom absolutorjum. Komisja Rewizyjna zwróciła uwagę w swem sprawozdaniu na dwa fakty: na mały stopień wykorzystania lokalu klubowego w stosunku do sum użytych na jego instalację (ca 97 tys. zł.) oraz na małą ilość członków opłacających składki (na 192 opłacało 41). Po zatwierdzeniu wniosków dotyczących wyboru członków wspierających oraz zawierania umów afiljacyjnych, wybrano bezwzględną większością głosów Radę Naczelną w następującym składzie: min. A. Kühn, wicemin. gen. D. Konarzewski, wicemin. inż. W. Czapski oraz pp.: płk .inż. H. Abczyński, płk. J. de Beaurain, b. wicemin. inż. J. Eberhardt, nacz. płk. Cz. Filipowicz, ppłk. H. Grabowski, kpt. dr. T. Halewski, prof. M. Huber, mjr. dypl. B. J. Kwieciński, dyr. inż. W. Makowski, dyr. dr. Z. Martynowicz, dyr. inż. M. Pęczalski, kpt. Z. Piątkowski, prof. T. Pruszkowski, pos. ks. J. Radziwiłł, płk. inż. L. Rayski, prezes bar. St. de Rosenwerth, inż. S. Rogalski, pos. prezes J. Rudowski, dyr. inż. W. Rumbowicz, prez. inż. Z. Słomiński, b. woj. hr. W. Sołtan, pos. Z. Tebinka, dr. K. Vacqueret, prof. E. Wittig, prof. Cz. Witoszyński ,dyr. inż. Z. Zakrzewski i mjr. K. Ziembiński. Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali pp.: dyr. inż. T. Heyne, dyr. inż. J. Iwanowski i prezes J. Zagleniczny. Do Sądu Honorowego powołani są pp.: b. woj. hr. A. Bniński, b. min. pos. S. Car, wicemin. W. Czapski, prezes inż. J. Eberhardt, hr. R. Przeździecki, b. premjer prof. A. Ponikowski, prof. T. Pruszkowski, inż. S. Rybicki, hr. W. Sołtan, prezes T. Sułowski.

W wolnych wnioskach dyr. W. Makowski przedstawił rezolucje Rady Klubów Afiljowanych, wnosząc o powołanie komisji statutowej, celem opracowania zmian statutowych, określających stosunek A.R.P. do klubów afiljowanych. Wniosek zostaje przyjęty. Do komisji statutowej wybrano pp.: dyr. W. Makowskiego, kpt. Z. Piątkowskiego, kpt. T. Halewskiego, inż. W. Krasickiego oraz red. J. Osińskiego (z poza A.R.P.). Po złożeniu przez komisję statutową projektu zmian statutu, ma być w ciągu miesiąca zwołane nadzwyczajne zgromadzenie, na którem, mamy nadzieję, będzie definitywnie załatwiona sprawa współpracy A. R. P. z klubami dzielnicowemi.

DEPARTAMENT AERONAUTYKI A PRZEMYSŁ LOTNICZY

W dniu 20 lutego szef Dep-tu Aero, p. pułk. Rayski, zaprosił przedstawicieli prasy na konferencję, połączoną ze zwiedzeniem Państwowych Zakładów Lotniczych na Makotowie oraz Polskich Zakładów Skody na Okęciu. Dziennikarze mieli rzadką okazję zapoznać się z dorobkiem przemysłowym w naszym lotnictwie, który, jeśli się zważy na trudności, z jakiemi przemysł ten walczy, jest bardzo pokaźny.

Dziś wytwarzamy w kraju prawie wszystko, co lotnictwu jest potrzebne. Nietylko płatowce i silniki, lecz także sprzęt pokładowy i t. p. Gdy w r. 1927 wydawaliśmy na materjały zamawiane zagranicą przeszło 15 miljonów zł., w r. 1928 — 3½ miljona, obecnie wypuszczamy z kraju tylko 1½ milj. zł. na rzeczy, których u siebie nie możemy wyrabiać ze względu na niewielkie zapotrzebowanie, jak np. opony.

Polityka przemysłowa Departamentu miała na celu doprowadzenie jaknajszybsze do samowystarczalności oraz podniesienia polskiej myśli konstrukcyjnej. Trzeba było zacząć od kupna licencji i organizowania fabrykacji. Kupując licencje, zdobywało się możność kształcenia naszych inżynierów i techników w najlepszych wytwórniach. Obecnie osiągnęliśmy już ten stan, że mamy odpowiedni aparat wytwórczy oraz konstruktorów obeznanych ze spółczesnemi wymaganiami techniki.

„Może się ktoś zapytać — mówił p. pułk. Rayski — dlaczego kupuje się licencje, kiedy to niema sensu. Dziś mamy dowody, że kupowanie to było celowe, bo jeśli chodzi o płatowce, dzięki szczęśliwie w swoim czasie nabytym licencjom, konstrukcje nasze należą do pierwszych w świecie".

Sprawa silników krajowych nie przedstawia się tak dobrze, jak płatowców. Tu są znacznie większe trudności. Przedewszystkiem koszty są duże. Budowany obecnie w Skodzie prototyp polskiego motoru już dotąd kosztował miljon dwieście tysięcy zł. i wiele jeszcze kosztować będzie. Brak odpowiednich sum znacznie opóźnia zaopatrzenie lotnictwa w silniki własnej konstrukcji. Jednakże w ramach tego, czem lotnictwo rozporządza, praca posuwa się nieprzerwanie.

Na zakończenie, p. pułk. Rayski zwrócił uwagę na zarzuty, jakie stawiano polityce przemysłowej Departamentu. Zarzucano, że wojsko kupiło Fokkery, które są konstrukcji drzewnej, usuwając metalowe Junkersy. Otóż Fokkery okazały się, zgodnie z przewidywaniami Departamentu, bardzo dobre. Zaraz po Polsce, kilka innych państw zakupiło licencje, i to na gorszych niż my warunkach. Również słusznem było założenie w związku z powstaniem Polskich Zakładów Skody na miejsce Frankopolu.

Przemówienie p. pułk. Rayskiego uzupełnił kierownik Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki, p. pułk. Abczyński, zwracając uwagę zebranych na wielkie trudności, jakie napotyka przemysł lotniczy w Polsce. Konsumcja nasza w niektórych dziedzinach zaopatrzenia technicznego jest tak mała, że tworzenie niektórych nowych wytwórni surowców jest wprost nieosiągalne. Z wielkim trudem otrzymujemy stal szlachetną i odlewy z lekkich stopów. Jako przykład tych trudności może posłużyć fakt, że fabryka, która uruchomiła wytwarzanie potrzebnych dla lotnictwa rur stalowych włożyła w uruchomienie tej produkcji 8 milj. zł., gdy Dep. Aero może zużyć tych wyrobów zaledwie za 600—700 tys zł. rocznie.

Z tego wszystkiego widać, z jak wielką ilością czynników muszą się liczyć zamierzenia naszego lotnictwa w dziedzinie przemysłowej i czem jest dotychczasowy dorobek osiągnięty na tem polu.



Samolot myśliwski P. Z. L. — P-6.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Kalendarzyk zawodów i imprez klubów lotniczych na rok 1931. Na zebraniu Rady Klubów w dn. 14.II ułożony został następujący kalendarz zawodów i imprez klubów lotniczych na rok 1931. 30.I—2.II — Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze. Organizuje Klub Lubelski (odbyły się). Początek marca — Grupowy lot do Estonji. Organizuje A. W. Koniec kwietnia i początek maja — Loty szybowe w Bezmiechowej. A. A. L. Początek czerwca — Zlot do Bukaresztu — udział 2—4 klubów. Koniec czerwca — Zawody młodych pilotów. Organizuje A. W. Lipiec — Lot okrężny po klubach. Organizuje A. W. Koniec sierpnia — Lot Południowo-Zachodniej Polski. Org. A. A. K. Początek września—Zlot gwiaździsty do Warszawy, połączony z otwarciem wystawy lotniczej, organizowanej przez A. W. Koniec września — Ogólnokrajowe zawody org. przez A. R. P. Koniec września i początek października — Loty szybowe w Bezmiechowej. Prawdopodobnie konkurs. Organizuje A. A. L.

Lot do Estonji. W początku stycznia b. r. Zarząd Główny L. O. P. P. zaproponował Aeroklubowi Warszawskiemu zorganizowanie lotu propagandowo - turystycznego do Estonji. Sfinansowanie całej imprezy wziął na siebie Zarząd Główny, zastrzegając sobie wpływ na ustalenie ilości maszyn i ich typów; Aeroklubowi pozostawiono wolną rękę w obsadzaniu załóg i w organizacji technicznej.

Celem tego lotu, poza propagandą polskiego lotnictwa sportowego, jest zadzierzgnięcie serdecznych stosunków między organizacjami lotniczemi obu państw. Aeroklub Warszawski propozycję przyjął i przygotował całkowicie raid.

Trasa przewidywana przebiega przez Wilno — Rygę — Tallin. Jednakże wobec tego, że jedna z maszyn biorących udział ma mniejszy zasięg i nie starcza jej benzyny dłużej niż na dwie godziny, możliwe są jeszcze inne lądowania. Czas trwania całej imprezy obliczony jest na 8 — 10 dni.

Skład ekipy przedstawia się następująco: RWD-2 z silnikiem Salmson IX 40 KM — pil. por. Fr. Żwirko, RWD-4 siln. Cirrus-Hermes 105 KM — pil. kpt. T. Halewski i poseł J. Rudowski, Lublin R-14 — pil. W. Szulczewski i mech. Pogorzelski oraz PWS-12 — pil. mjr. Długoszowski i mech. Zawodniak. Obie ostatnie maszyny mają wbudowane silniki Wright 220 KM.

Start odbył się we środę, dn. 4.III.

Zlot do Bukaresztu. Aeroklub Rumunji przesłał A. R. P. projekt regulaminu Zlotu Gwiaździstego do Bukaresztu, który ma się odbyć w dn. 8.VI r. b.

Zlot wywołał duże zainteresowanie naszych klubów. Do Bukaresztu poleci z Polski 4—5 maszyn.

Rada Klubów. W dniu 14 lutego odbyło się pod przewodnictwem dyr. W. Makowskiego zebranie plenarne Rady z udziałem delegatów wszystkich klubów. Poraz pierwszy reprezentowane były na Radzie kluby: Wielkopolski (pp. inż. Namysł i por. Święcicki) oraz Łódzki (p. pułk. Rotarski). Z ramienia Komisji Lotnictwa Sportowego uczestniczyli w zebraniu pp.: mjr. Kwieciński, radca Adamowicz, kpt. Halewski, zastępujący kpt. Skarżyńskiego, oraz Kwaśniak.

Po przyjęciu sprawozdania z działalności Klubów za r. 1930, pp. przedstawiciele Komisji poinformowali o budżecie lotnictwa sportowego na r. 1931 32 oraz pomocy materjałowej wojska dla Klubów. Dyskusji nie było. Następnie, w związku z wygasaniem umowy afiljacyjnej i walnem zebraniem A. R. P., omawiano obszernie kwestję stosunku klubów do A. R. P.. Po ożywionej dyskusji, przyjęto jednogłośnie rezolucję stwierdzającą, że współpraca A. R. P. z klubami afiljowanemi jest niezadawalająca i należy usilnie dążyć do jej rozszerzenia. Kluby zapowiedziały ze swej strony dążenie do zasadniczej rewizji umowy afiljacyjnej. Pozatem wypowiedziano się za tem, aby A.R.P. stał się rzeczywistym reprezentantem klubów dzielnicowych, nietylko na zewnątrz, lecz i w stosunkach wewnętrznych. Będzie to jednak możliwe tylko wówczas, jeśli kluby nie będą istnieć, jak dotąd, przy A.R.P., lecz stanowić będą jego część. Do wystąpienia na walnem zebraniu A.R.P. Rada upoważniła prezesa.

W dalszych punktach porządku dziennego załatwiono następujące ważniejsze sprawy:

a) ułożono kalendarz zawodów i imprez lotniczych na r. 1931;

b) podzielono między kluby płatowce i silniki, przekazane przez Dep. Aer. na r. 1931 32;

c) zmieniono § 4 regulaminu Rady w tym sensie, że każdy reprezentant klubu mieć będzie na Radzie głos decydujący (dotąd posiadał go tylko delegat wyznaczony na stałe — z reguły prezes lub wiceprezes);

d) wypowiedziano się za utrzymaniem roku kalendarzowego jako okresu sprawozdawczego (były propozycje, aby rok kalendarzowy, zastąpić państwowym rokiem budżetowym);

e) postanowiono opracować statut wzorcowy klubu lotniczego;

f) postanowiono nie przyjąć do wiadomości sprawozdania Aeroklubu Akademickiego w Krakowie ,z powodu umieszczenia w niem niedopuszczalnej krytyki organizatorów i kierownictwa III K. K. A.;

g) wybrano delegata, który ma z ramienia Rady współdziałać w połączeniu klubów poznańskich w jeden.

Kluby reprezentowali pp.: kpt. T. Halewski (Warszawa), mjr. Z. Romanowski (Kraków), B. Łopatniuk (Lwów), kpt. Iżycki (Poznań — A. A.), inż. Namysł i por. Święcicki (Poznań — W. K. L.), A. Rojecki i A. Jankowski (Wilno), dr. Gaszyn (Katowice), Z. Siedlecki (Gdańsk); inż. T. Gumowski i K. Różański (Lublin), inż. M. Pęczalski (Biała), pułk. Rotarski (Łódź). Prezydjum: dyr. inż. Makowski— prezes, dyr. inż. W. Bereza — wiceprezes i J. Osiński — sekretarz.

Nowy zarząd A. R. P. W dniu 24.II wybrana na ogólnem zgromadzeniu w dn. 14.II Rada Naczelna wyłoniła z pośród siebie Zarząd Gł. w następującym składzie: prezes — ks. J. Radziwiłł, wiceprezesi — nacz. Cz. Filipowicz, płk. L. Rayski i bar. St. de Rosenwerth, sekretarz — mjr. B. Kwieciński, skarbnik — kpt. Z. Piątkowski, członkowie — dyr. W. Makowski, prof. T. Pruszkowski i dr. K. Vacqueret.

Równocześnie wybrano prezydjum Rady w następującym składzie: prezes — gen. D. Konarzewski, wiceprezesi — inż. J. Eberhardt i prof. E. Wittig, sekretarz — mjr. Kwieciński.

Połączenie klubów poznańskich. Aeroklub Akademicki w Poznaniu i Wielkopolski Klub Lotników łączą się w jeden klub p. n. „Aeroklub Poznański", na zasadach podobnych do tych, jakie przyjęły łączące się w końcu z. r. kluby warszawskie.

Likwidacja klubów dotychczas istniejących i rozpoczęcie działalności Aeroklubu Poznańskiego nastąpią prawdopodobnie już w dn. 1.IV r. b.

Wielkopolski Klub Lotników przystąpił z początkiem b. r. energicznie do pracy. W dniu 10.II odbyło się uroczyste poświęcenie pierwszego samolotu sekcji treningowej W. K. L.

Klub zawiadomił Radę, że pragnie w r. b. zorganizować następujące zawody lotnicze:

a) 19.IV — „Turystyczny lot gwiaździsty do Poznania" z okazji otwarcia sezonu lotniczego i sekcji wyszkolenia;

b) 4—5.VII — „Lot poznańsko-kaszubski nad polskie morze";

c) 13.IX — „Zachodnio-polski lot wywiadowczy".

Powyższe zawody zgłoszone zostały już po zebraniu Rady i przyjęciu kalendarza, toteż nie są w nim uwzględnione. Jeśli nowopowstający (z połączenia W. K. L. z A. A. P.) Aeroklub Poznański inicjatywę W. K. L. podejmie, lista zawodów będzie powiększona o trzy bardzo interesujące imprezy.

Nowy zarząd Klubu P. W. S. W dniu 7 stycznia 1931 r. na ogólnem zebraniu K. L. P. W. S. został wybrany nowy zarząd, w składzie następującym: Prezes — p. inż. M. Pęczalski, I wice-prezes — T. Drozdowski, II wiceprezes i kierownik szkoły — H. Toczołowski, sekretarz — P. Andrzejewski, skarbnik — H. Jungowski.

Podziękowanie dla organizatorów Lubelsko-Podlaskich Zawodów Lotniczych. Na zebraniu Rady Klubów w dn. 14.II uchwalono wyrazić Lubelskiemu Klubowi uznanie i wdzięczność za zorganizowanie pierwszych zawodów zimowych, które powiększyły listę imprez całkowicie udanych.

KOMUNIKACJA

Nowi jubilaci L. L. „Lot". Grono polskich pilotów — jubilatów powietrznych, którzy w służbie lotniczej przebyli przestrzeń podobłoczną po pół miljona kilometrów (pp. Burzyński, Długaszewski i Karpiński) powiększyli ostatnio piloci: Stanisław Płonczyński, Jerzy Mitz i Mieczysław Witkowski. W ciągu swojej służby w polskiem lotnictwie komunikacyjnem (od r. 1924), pilot Mitz dokonał 1.605 lotów linjowych, przebywając w powietrzu ogółem 3.577 godzin i przewożąc 4.223 pasażerów, nie naraziwszy żadnego z nich na najmniejszy szwank na zdrowiu.

3.577 godzin w powietrzu, to stanowi całe 5 miesięcy. Blisko pół roku w powietrzu — to naprawdę imponujące.

TECHNIKA

RWD—5. RWD-owcy kończą w swych warsztatach na Okęciu nowy typ awionetki — RWD—5, — który przy zachowaniu dotychczas znanych zalet maszyn RWD, posiadać będzie dwa walory dodatkowe: świetną widoczność i dużą wygodę.

RWD—5 jest limuzyną dwumiejscową z silnikiem Cirrus odwróconym. Opis podamy po próbnych lotach, które zapowiadane są już na połowę marca r. b.

Nowy szybowiec. W warsztatach na Okęciu buduje się szybowiec szkolny konstrukcji p. Antoniego Kocjana. Będzie on gotowy, przypuszczalnie, w połowie kwietnia.

RÓŻNE

Egzaminy na członków załogi statków powietrznych. Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że w drugiej połowie marca b. r. odbędą się egzaminy na członków załogi statków powietrznych, zarówno dla nowych kandydatów, jak i dla osób, które w poprzednich terminach egzaminów nie zdały.

Jako ostateczny termin składania podań nowych oraz zgłoszenia do egzaminów osób, które podania już złożyły, wyznacza się dzień 21 lutego b. r.

Osoby nadsyłające podania, lub zgłaszające się po tym terminie — nie będą dopuszczone do egzaminów.

Do podań nowych winny być dołączone następujące dokumenty:

1) Metryka urodzenia (uwierzyt. odpis),
2) Poświadczenie obywatelstwa,
3) Świadectwo moralności (dla studentów — poświadczenie wyższej uczelni),
4) Dowód ukończenia szkoły lotniczej,
5) Poświadczony wykaz lotów,
6) Życiorys (własnoręcznie napisany),
7) Rysopis (wg. dowodu osobistego — poświadczony),
8) 4 fotografje (głowa enface — odkryta; wymiar głowy — 18 mm),
9) Opłata stemplowa 8 zł. (znaczki niekasowane).

Podania nieopłacone lub bez załączników (wszystkich) nie będą rozpatrywane. Dotyczy to również podań już złożonych, do których załączniki muszą być uzupełnione do 21 lutego b. r.

Ile kosztuje szybowiec. W związku z notatką zamieszczoną pod wymienionym tytułem w poprzednim numerze Skrzydlatej, Związek Awiatyczny prosi nas o zaznaczenie, iż koszt szybowca CW 4, budowanego jako prototyp, wyniósł okrągło 11 tys. zł.

Z. A. prosi nas również o podanie, że Departament Aeronautyki nie zdecydował jeszcze kwestji zamówienia szybowców w Z. A. Złożona została dopiero oferta.

L. O. P. P.

Zgromadzenie programowo - budżetowe Komitetu Stołecznego. W Instytucie Aerodynamicznym odbyło się ogólne zgromadzenie programowo-budżetowe Komitetu Stołecznego LOPP, przy udziale delegatów kół Ligi w stolicy. Obrady zagaił krótkiem przemówieniem prezes Komitetu Stołecznego LOPP, p. radca Floryanowicz, witając przybyłych, poczem dokonano wyboru prezydjum zgromadzenia, do którego weszli: jako przewodniczący p. Jerzy Łęczycki, jako członkowie — pp. Zofja Sumowska, Eugenjusz Baranowicz i por. Bolesław Nieznański.

Po odczytaniu protokółu poprzedniego zgromadzenia, przystąpiono do omawiania preliminarza budżetowego i programu działalności Komitetu Stołecznego LOPP na rok 1931. Program i preliminarz referowali zgromadzonym prezes Floryanowicz i p. Illinicz - Zaydel. Wiceprezes Komitetu, dr. Rydzykowski, referował budżet nadzwyczajny i sprawę budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, na dokończenie której potrzeba jeszcze półtora miljona zł.

Budżet zwyczajny na r. 1931 uchwalono w wysokości 595.000 zł. oraz budżet nadzwyczajny w wys. 150.000 zł., przeznaczony na budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

Zgromadzenie zgłosiło pod adresem Zarządu Komitetu Stoł. LOPP szereg dezyderatów w sprawie poszczególnych pozycji budżetowych.

Budżet Komitetu przedstawia się j. n.:

WPŁYWY ZWYCZAJNE		
1. Wpisowe i składki członkowskie	Zł. 300.000.—	
2. Tydzień Lotniczo-Gazowy	„ 60.000.—	Zł. 360.000.—
3. Fundusze zbierane na cele specjalne lotnicze, gazowe, O. P. L. i inne		„ 235.000.—
Razem		Zł. 595.000.—
WPŁYWY NADZWYCZAJNE		
Fundusze zgłoszone przez Komitet Budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej		Zł. 150.000.—
WYDATKI ZWYCZAJNE		
1. Statutowa wpłata do Zarządu Głównego L. O. P. P. od sumy Zł. 360.000.— (od pozycyj wpływów: 1 i 2)	Zł. 180.000.—	
a) rata zadłużenia w Zarządzie Głównym L. O. P. P.	„ 45.000.—	Zł. 225.000.—
2. Wydatki na cele lotnicze:		
a) modelarnie lotnicze	Zł. 10.000.—	
b) subsydjum dla wydawnictwa „Skrzydlata Polska"	„ 12.000.—	
c) popieranie technicznej twórczości lotniczej	„ 25.000.—	
d) obrona przeciwlotnicza	„ 13.000.—	
e) budowa warsztatów lotniczych na Okęciu	„ 50.000.—	„ 110.000.—
3. Wydatki na cele gazowe:		
a) wyszkolenie i sprzęt p/gaz.	Zł. 35.000.—	
b) budowa C. S. O. P/gaz.	„ 100.000.—	„ 135.000.—
4. Stypendja naukowe, lotnicze i gazowe		„ 25 000.—
5. Propaganda ogólna		„ 20.000.—
6. Organizacja nowych placówek		„ 16.000.—
7. Administracja i organizacja ogólna		„ 59.000.—
8. Ruchomości i urządzenia biurowe		„ 5.000.—
Razem		Zł. 595.000.—
WYDATKI NADZWYCZAJNE		
Na budowę C. S. O. P/gaz.		Zł. 150.000.—



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



F. A. I.

Rekordy światowe zatwierdzone w styczniu. W ciągu miesiąca stycznia r. b. F. A. I. zatwierdziła następujące nowe rekordy lotnicze międzynarodowe:

Klasa C (samoloty silnikowe).

Rekord szybkości na przestrzeni 1000 km — 286 km 227 m na godzinę.

Rekord ten zdobył pilot francuski Marcel Doret na samolocie Devoitine typ 26 Nr. 7, z silnikiem Hispano-Suiza, o mocy 500 MK.

Tego samego rodzaju rekord poprzedni, ustanowiony we wrześniu roku ub. przez pilota czeskiego, mjr. J. Kallę, na samolocie Letov S-516, z silnikiem Asso 800 KM, wynosił 274 km 094 m na godzinę.

Kategorja 2-a samolotów lekkich (dwumiejscowe o c. wł. do 280 kg).

1) Rekord szybkości na przestrzeni 100 km — 150 km godz.

2) Rekord długotrwałości lotu — 7 godz. 34 min. 41 sek.

3) Rekord odległości lotu w obwodzie zamkniętym — 1000 km.

Trzy powyższe rekordy ustanowili piloci francuscy Reginensi i de Viscaya, na awionetce Farman 230, zaopatrzonej w 40-konny silnik Salmson.

Dotąd na liście rekordów w 2-ej kategorji awionetek figurował tylko rekord wysokości, obecnie dochodzą trzy nowe rekordy poraz pierwszy ustanowione: pozostaje jeszcze do ustanowienia ostatni rekord — odległości lotu w linji prostej.

Kategorja 4-ta (wodnopłatowce lekkie jednomiejscowe o c. wł. do 250 kg).

1) Rekord wysokości — 3.461 metrów.

2) Rekord szybkości na przestrzeni 100 km — 122 km 783 m na godzinę.

3) Rekord odległości w obwodzie zamkniętym — 550 km.

Wszystkie trzy rekordy ustanowił pilot francuski — Vergruysse na wodnopłatowcu Maubossin-Peyret z 34-konnym silnikiem A. B. C. Scorpion.

W tej kategorji wodnopłatowców lekkich nie były dotąd notowane żadne rekordy.

ANGLJA.

Zawody o puhar królewski. Aeroklub zatwierdził regulamin zawodów lotniczych o puhar królewski na rok 1931. Według regulaminu, o nagrodę ubiegać się mogą tylko angielscy piloci-amatorzy; zawodowcy do zawodów dopuszczeni nie będą.

Badania prądów powietrznych. W Londynie odbywają się obecnie studja nad groźnemi prądami powietrznemi, znajdującemi się w okolicach skał Gibraltaru. W tym celu w tunelu aerodynamicznym poddano specjalnym badaniom model plastyczny skał Gibraltaru w podziałce 1 : 5000.

Klemm w Anglji. W najbliższym czasie, w zakładach lotniczych w Ipswich rozpocznie się za uzyskaną niedawno licencją budowa niemieckich samolotów turystycznych Klemm. Podobno Francja uzyskać ma licencję na tych samych warunkach.

Anglja weźmie udział w zawodach o puhar Schneidera. Kwestja udziału Anglji w tegorocznych zawodach o puhar Schneidera została nareszcie definitywnie zdecydowaną. Jak wiadomo, angielskie ministerstwo lotnictwa nie chciało ponieść kosztów, związanych z uczestnictwem angielskiego lotnictwa w wyżej wymienionych zawodach, proponując Królewskiemu Aeroklubowi Anglji zajęcie się tą sprawą. Okazało się to jednak rzeczą niemożliwą, gdyż tylko ministerstwo lotnictwa rozporządza odpowiedniemi do zawodów samolotami oraz wyćwiczonymi pilotami.

Po długich debatach i pertraktacjach, ministerstwo zgodziło się „wypożyczyć" Aeroklubowi pilotów i samoloty pod warunkiem, że wszystkie koszta poniesie kapitał prywatny.

W chwili, gdy zaledwie rozpoczęto kroki w celu zebrania odpowiedniego funduszu, żona bogatego przemysłowca, lady Houston, zadeklarowała 100.000 funtów szterlingów, koniecznych do zapewnienia udziału Anglji w zawodach o puhar Schneidera. Major Loker-Lampson oświadczył, że wszystkie koszta, przewyższające wymienione sto tysięcy funtów szterlingów gotów jest pokryć z własnych funduszów.

Wobec tego, ministerstwu lotnictwa nie pozostaje nic innego ,jak wyszukanie odpowiedniej ekipy i samolotów, które walczyć będą o zwycięstwo barw angielskich.

Nowy lot Kingsford Smitha. Według niestwierdzonych pogłosek, Kingsford Smith ma zamiar w bieżącym roku odbyć nowy przelot nad Pacyfikiem, tym razem z San Francisko do Tokio. Samolotem przeznaczonym do tego nowego wyczynu lotniczego ma być czterosilnikowy Fokker.

Wystawa lotnicza w Buenos Ayres. W wystawie lotniczej, która otworzy swe podwoje w Buenos Ayres 14-go marca r. b. weźmie udział cały szereg firm angielskich. Między wystawiającemi spotykamy firmy de Havilland, Bristol, Rolls Royce i inne. W wystawie weźmie również udział awiomatka „Eagle", wysłana przez angielskie ministerstwo lotnictwa. „Eagle" na swym pokładzie wiezie angielskie samoloty wojskowe: niszczycielski, wywiadowczy i myśliwski wszystkie najnowszych typów.

Na otwarcie wystawy lotniczej udaje się do Buenos Ayres książe Walji zabierając ze sobą swego Puss-Motha, na którym projektuje odbyć parę podróży powietrznych po Ameryce Południowej. Książe Walji ma również zamiar uczestniczyć w propagandowych lotach wojskowych samolotów startujących z pokładu „Eagle'a". Rozumiejąc doniosłość opanowania rynków zbytu dla angielskiego przemysłu lotniczego na terenie Ameryki Południowej, książe Walji poświęcił ubiegły rok gruntownej nauce języka hiszpańskiego, dzięki czemu będzie mógł osobiście prowadzić wszelkie ewentualne pertraktacje handlowe na terenie Ameryki Południowej.

BELGJA

Nowa linja lotnicza. W tych dniach przez parlament belgijski został przyjęty projekt prawa, dotyczącego konwencji lotniczej, zawartej między Francją i Belgją. o komunikacji lotniczej między Belgją, Francją i Kongo.

EGIPT

Anglo - egipska kampanja lotnicza ma zamiar otworzyć regularną lotniczą komunikację pasażerską między Suezem i Kairem. Amfibja, zabierająca z Suezu pasażerów statku, w przeciągu godziny przetransportuje ich do Kairu; ta sama przestrzeń odbyta asmochodem wymaga trzech godzin czasu.

Anglo-egipska kompanja lotnicza ma również zamiar otworzyć regularną lotniczą komunikację pasażerską między Kairem i Assuanem, oraz Kairem i Jerozolimą.

FRANCJA

Lot nad Saharą. Lotnictwo afrykańskie ma do zanotowania nowy piękny wyczyn lotniczy: oto cztery Potezy, zaopatrzo-

ne w silniki Lorraine, odbyły w przeciągu dwóch dni lot nad Saharą, wyleciawszy z Oranu 22-go stycznia i 24-go lądując w Gao, nad brzegiem Nigru.

Nowa nagroda Aeroklubu Francji. Aeroklub Francji ustanowił nagrodę za przelot z Paryża do Sajgonu. Nagroda ta, o nazwie „Puhar challenge'u: Paryż—Sajgon" jest utworzona dla jednomiejscowych (lub użytych, jako takie) samolotów konstrukcji francuskiej, zaopatrzonych w silnik francuski i pilotowanych przez Francuzów. Waga samolotu (bez obciążenia) nie może przekraczać 550 kilogramów.

Nagroda definitywnie przyznana będzie 1-go stycznia 1934 r. temu z zawodników, który do tego terminu odbędzie w najlepszym czasie przelot z Paryża do Sajgonu. Czas trwania lotu przewidywany jest na 8 do 15 dni.

Oryginalne karty do gry. Jedna z francuskich fabryk lotniczych przesłała swoim sympatykom i przyjaciołem oryginalne karty do pockera, w których asy zastąpione są podobiznami francuskich asów lotniczych, słynnych ze swych ostatnich wyczynów na samolotach wyżej wymienionej firmy. Oczywiście, między asami na pierwszem miejscu znajduje się podobizna Costes'a.

GRECJA

Warunki lotu do Grecji. Rząd grecki podał do wiadomości Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zarządzenie swe, w myśl którego, udające się do Grecji statki powietrzne, powinny być zaopatrzone w świadectwa zdrowia, wystawione przez władzy służby zdrowia, właściwe dla miejsca odlotu. W związku z tem Ministerstwo Spraw Wewnętrznych przesłało wojewodom formularze rzeczonych świadectw z prośbą o zarządzenie przekazania ich lekarzom powiatowym w powiatach, posiadających porty lotnicze, do użytku, w przypadkach wystawiania świadectwa dla statków, odlatujących do Grecji, w myśl żądań rządu greckiego, statki powietrzne polskie, udające się do Grecji, powinny uprzedzać władze lotnicze greckie o przylocie, conajmniej na 48 godzin zgóry, przyczem znajdując się na obszarze Grecji, powinny się stosować do wszelkich obowiązujących tam przepisów, a w szczególności zakazów, dotyczących stref zakazanych, przewozu i używaniu aparatów fotograficznych, przewozu broni, amunicji, materjałów wybuchowych i t. p.

ITALJA

Nowy lot grupowy. Italskie ministerstwo opracowuje projekt nowego lotu grupowego, tym razem do Stanów Zjednoczonych Am. Półn. Lot ten odbyć się ma na przyszły rok, który będzie dziesiątym rokiem panowania faszyzmu.

JAPONJA

Linja sterowca Tokio — San Francisco. Japońskie Towarzystwo Lotnicze ma zamiar utworzyć linję lotniczą, łączącą Tokjo z San Francisco. Linja ta ma być obsługiwana przez sterowce. W tym celu zakupione zostaną trzy sterowce typu L. Z. 128. (Wiadomość powyższa wymaga potwierdzenia).

NIEMCY

Lot turystyczny młodej pilotki. Młoda, 23-letnia pilotka niemiecka, panna Elly Reinborn przedsięwzięła lot z Berlina do Gwinei portugalskiej. Przeleciawszy już pierwsze etapy projektowanej trasy: Sztuttgart, Lyon Barcelona, Madryt, Sewilla, Rabat i Casablanca, pilotka ma zamiar w najbliższym czasie przez Agadir, Cap Juby i Daka udać się do Gwinei.

Samolotem wybranym do tego przelotu jest Klemm z 40-konnym silnikiem Salmson.

Podróż DO—X. Wodnosamolot Dorniera DO—X, już od paru tygodni znajdujący się w Lizbonie, został kompletnie wyremontowany po pożarze i 22-go stycznia odbył pierwszy, dwugodzinny próbny lot nad Lizboną. Próba wypadła zupełnie pomyślnie, wobec czego DO—X, przygotowany do dłuższego przelotu, odleciał pierwszego lutego w kierunku Wysp Kanaryjskich.

Dowódca DO—X, kapitan Christiansen, zaprosił na ten lot generała Coutinho, pierwszego lotnika, który przeleciał Atlantyk Południowy. Wystartowawszy o 7-ej m. 27, olbrzymia łódź latająca już około godziny 15-ej lądowała w zatoce Las Palmas, przeleciawszy przestrzeń 1200 km., bez najmniejszego wypadku.

O ile warunki atmosferyczne będą sprzyjające, DO—X uda się w dalszy lot 4-go lutego, w kierunku Zielonego Przylądka.

Nowa oznaka pilotów szybowcowych. Towarzystwo Rhön-Rositten zatwierdziło nową oznakę, przeznaczoną dla pilotów szybowcowych, którzy wznieśli się przynajmniej na 1000 metrów ponad miejscem startu, przelecieli 50 kilometrów w linji prostej oraz byli w powietrzu więcej niż pięć godzin lotu. Pierwszymi pilotami, którym przyznano wyżej wymienioną oznakę, są Kornfeld i Wollf Hirth.

Zakończenie procesu: Rohrbach contra Dornier. Trybunał w Ravensburg ogłosił wyrok w procesie, który niewątpliwie zainteresuje sfery lotnicze. Znany konstruktor niemiecki Rohrbach oskarżył swego kolegę po fachu, Dorniera, o zastosowanie w jego samolotach pomysłu, umieszczenia silników nad skrzydłami samolotów, a będącego wynalazkiem i własnością Rohrbacha.

Trybunał w Ravensburg przyznał Rohrbachowi słuszność i podobno rozkazał zawiesić budowę dwóch wodnosamolotów DO—X, przeznaczonych dla Italji oraz jednego DO—S, znajdującego się w warsztatach w Friedrichshafen. Zawieszenie budowy ma być cofnięte po dojściu do porozumienia między wyżej wymienionemi firmami.

Orzeczenie trybunału niemieckiego spowoduje z pewnością sensację w sferach konstruktorów lotniczych, którzy coraz częściej stosują umieszczanie silników na skrzydłach samolotów.

Depesze z samolotów pasażerskich. Na linji Lufthanzy, łączącej Berlin—Drezno—Pragę—Wiedeń została otwarta do dyspozycji pasażerów stała służba telegrafu bez drutu. Depesze z samolotów nadawane są przez radjotelegrafistę do radjostacji lotniczych ziemnych, które odsyłają je do najbliższego biura pocztowego.

Statystyka lotów w niemieckich towarzystwach lotniczych. Ażeby zdać sobie dokładnie sprawę z ruchliwości niemieckich towarzystw lotniczych sportowych, wystarczy przytoczyć statystykę lotów w r. 1930, odbytych przez członków tow. „Badisch Pfälzische Verein". Towarzystwo to, posiadające na własność balon, trzy samoloty i pięć szybowców, zarejestrowało w 1930 r. 1.500 lotów szybowcowych i 4.671 lotów na samolotach.

PORTUGALJA.

Klub szybowcowy. Aeroklub Portugalji, idąc z duchem czasu, postanowił w najbliższych dniach otworzyć w Lizbonie klub szybowcowy. Zarząd Aeroklubu przewiduje, że ilość członków tego nowego klubu będzie b. znaczna.

ROSJA

Nowe sterowce. Pomocnik i zastępca dr. Eckenera, Wilcke, zaproszony przez Komitet Techniczny rosyjsko-niemiecki, udał się do Moskwy celem omówienia budowy dwóch sterowców, z których jeden przeznaczony będzie dla czerwonej armji, drugi zaś ma wzmocnić obronę morza Czarnego.

„Dzień sterowców". Ossoawjachim urządza „Dzień sterowców", przeznaczając zebrane w tym dniu fundusze na budowę sterowców o konstrukcji sztywnej.

Nowa linja lotnicza. Z Moskwy donoszą o otwarciu w najbliższym czasie regularnej linji lotniczej, łączącej Moskwę ze Sztokholmem.

STANY ZJEDNOCZONE

Rozbudowa floty amerykańskiej. Przedłożony ostatnio kongresowi program rozbudowy floty amerykańskiej przewiduje budowę awiomatki o pojemności 13.800 ton, mogącej pomieścić 114 samolotów. Prócz tego, projektowana jest budowa dwóch nowych krążowników: jednego o 10-tysięcznym, drugiego zaś o 7½-tysięcznym tonażu. Oba te krążowniki przeznaczone są jako bazy dla samolotów; jeden będzie mógł pomieścić 36 samolotów, drugi 6. Ten sam program przewiduje kupno 130 samolotów, przeznaczonych dla awiomatek, oraz budowę wielkiej bazy sterowcowej na wybrzeżu Oceanu Spokojnego.

Turystyczny lot naokoło świata. Amerykańscy piloci Ross i Hadley mają zamiar odbyć lot naokoło świata na małym turystycznym samolocie ze stukonnym silnikiem. Lot rozpoczął się ze słynnej stolicy filmu, Hollywood; po odbyciu licznych lotów nad Ameryką, lotnicy wraz ze swą awionetką wyruszyli statkiem do Europy, gdzie po wylądowaniu rozpoczęli nowy szereg lotów nad kontynentem europejskim.

Autogiro w marynarce Stanów Zjednoczonych. Marynarka amerykańska zakupiła autogiro La Cierva, zaopatrzone w silnik Wright-Whirlwind o mocy 300 KM.

Wodnosamoloty Sikorskiego na przyszłej linji transatlantyckiej. Wodnosamoloty typu „Sikorski", mające kursować na przyszłej linji komunikacji lotniczej między Nowym Jorkiem a Lizboną, będą zaopatrzone w cztery silniki, o łącznej mocy 2.300 KM. Wodnosamoloty tego typu będą miały zasięg 4.800 kilometrów.

SZWAJCARJA

Samolot bez ogona. W Szwajcarji został ukończony samolot typu Soldenhorf. Jest to tak zwane „skrzydło latające" w kształcie strzały, o podwoziu z trzema kołami. Ten nowy samolot bez ogona zaopatrzony jest w silnik Salmson, o mocy 40 KM.

Powrót Mittelholzera z lotu nad Afryką. Znany szwajcarski pilot Walter Mittelholzer zakończył swój piękny, 17.000-kilometrowy lot nad Afryką, przywożąc bogatą kolekcję ciekawych fotografij oraz siedem tysięcy metrów filmu.

Ostatnio odbyty lot nie był pierwszym tego rodzaju czynem Mittelholzera. Po uczestnictwie w lotniczej wyprawie polarnej i odbyciu raidu Zürich — Teheran, Mittelholzer od roku 1926 specjalizuje się w lotach nad kontynentem afrykańskim. Słynny był jego przelot z Zurichu do Capu z geologiem Heinne, pułkownikiem Couzy i mechanikiem-pilotem Hartmannem. Potem następuje cały szereg ciekawych wypraw Mittelholzera z poszczególnymi pasażerami, wypraw bądź tylko turystycznych, badź myśliwskich, lub naukowych nad Czarnym Lądem. Mittelholzer wywiązywał się zawsze z powierzonego mu zadania bez zarzutu; nic też dziwnego, że na niego właśnie padł wybór miljonera amerykańskiego Macombera, organizującego lot, celem sfotografowania najdzikszych części Afryki. Mittelholzer w czasie ostatniego raidu przeleciał 17.000 kilometrów w przeciągu 108 godzin. Najciekawszą częścią podróży był lot nad Saharą. W Kano (w Nigerji), gdzie go przyjęto bardzo serdecznie, Mittelholzer ochrzcił „chrztem powietrznym" dwóch czarnych królów.

Największą jednak zdobyczą lotu są taśmy filmowe i fotografje z dzikich prowincji Afryki.

SZWECJA

Termin otwarcia wystawy lotniczej. Międzynarodowa wystawa lotnicza, która miała być otwarta w roku ubiegłym, została w swoim czasie odłożona i definitywnie ma być otwarta 15-go maja bieżącego roku.

Numer kwietniowy wyjdzie około 15-go kwietnia.

REDAKCJA.

FELJETON



KRONIKA LUBELSKA

Na Lubelsko-podlaskie pierwsze lotnicze zawody zimowe udaliśmy się my, Aeroklub Warszawski, pod wodzą Pronaszki porucznika, wielce sławnego w bojach rycerza. Pomknęliśmy w szyku rozerwanym, to znaczy każdy osobno.

Zbiegliśmy się w Lublinie, grodzie starożytnym, wytrenowanym w unifikowaniu wszystkiego.

Zewsząd nadlatywały typy przeróżne, w turnieju udział wziąć chcące. A więc przybyli ze Lwowa: Chorzewski wspaniały, którego już sławiła moja lutnia za figle na szybowcach, z przyjemnym Twardowskim, pełniącym obowiązki obserwatora. I tym razem Chorzewski, figlarz znany, na nartach przyleciał; dopiero na lotnisku lubelskiem czarnoziem zoczywszy, do Zamościa bieżał, gdzie kółek ze Lwowa doczekawszy, nazajutrz w Lublinie stanął.

Z Krakowa przybyli: Sołtykowski, knecht nowozaciężny, z Ekielskim jednookim, tak biegłym w wymowie, że ponoć samego Iwanowskiego przegadującym.

Z Lublina stawał Żuromski, rycerz znamienity a doświadczony jak mało który z W. Rosiakiem.

Z podlaskiej Białej dzielny Stefaniuk z Drozdowskim.

Z Warszawy: Pronaszko wspomniany z dostojną Wigurą; Skórzewski, wyteran z wojny trzydziestoletniej, misjonarz a wyznawca Havillanda - Anglika, z Osińskim redaktorem na koźle; Pułaski, słynny boakonstruktor, zwolennik i propagator lotów niewyżej pięciu milimetrów od ziemi przetowłosą Hanką Henneberg użytecznie obciążony; Wysiekierski, rycerz młody wielce, ale powagę u swoich i zachowanie mający, z Iwanowskim, mężem wymowy bezustannej a niefrasobliwej; niżej podpisany, sługa niegodny z krzywozębym Korblem, tenorem lirycznym a nieubłaganym.

Wszyscy ci wymienieni mężowie zmagać się mieli nazajutrz, tymczasem podejmowani gościnnie nad wyraz przez prima gospodarzy, ważyli maszyny, ładunki, własne osoby, materjały pędne a tym podobne „drańśtwa", poczem w lokalu świetnym L. K. L. — kanapki żarli, wino i herbatę pili oraz godność sobie świadczyli. Po kwaterach się rozleźli, kto społem żołnierskim sposobem na siennczkach w domu rycerzy św. Florjana, kto godniejszy a wygodniejszy — w gospodach wytwornych nocleg spędzając.

Nazajutrz dokumentów sprawdzanie. Skórzewski, wielkopolanin, za główny papier a dokument miał bilet tramwajowy warszawski Nr. 19. Inżynier Rudlicki, turnieju marszałek, że dokumentu tego uznać nie raczył, sklęty został okrutnie, a Kwaśniak, zasię sprzeciw wnoszący, wzrokiem Osińskiego pod ziemię głęboko wgniecionym był.

Dzięki obecności wysokich władz, trudności usunięto i zawodnicy do udziału w zapasach dopuszczeni zostali.

Dziewięć smoków potężnych wypuszczono w powietrze. Biegły sobie siarczyście na pełnym gaziku, skraplając białym metalem, obficie kapiącym z panewek, pełzających po ziemi bliźnich.

Każdy bieżał, jako umiał.

Poniektóry przysiadał co chwila a o drogę dziatwę napotkaną pytał. Pastuszkowie krajowi zbłąkanym drogę pokazywali, a tak do wieczora do Lublina zpowrotem wszyscy prócz dwóch, t. zn. czterech, przybyli.

Wysiekierski, warszawianin, przysiadłszy wedle Zamościa, maszynę podłomił zlekka i z turnieju wycofan był. Dnia następnego zasię niebogę podwiązał a ćwieczkami zbił i, jako-tako, do Lublina dociągnął, za co chrobrym przez lotne pospólstwo obwołanym został. Podlaska maszynka niebogą na gaziku a pełnym bieżąc, paneweczki po kropelce wykapała i do dom przez bydlęta w chomontach odstawiona była.

Wszyscy rycerze głowy a kości całe ze sprawy unieśli, za co Opatrzności dzięk się należy, ile że opresje w drodze rozmaite były i być mogły. W Brześciu, z przyczyny śniegu okrutnie wielkiego, maszynki matki ziemi przy starcie opuszczać nie chciały, a że opuściły za cud Boski uważać należy.

Nazajutrz od samego ranka zbrojni rycerze a mechanicy śmigiełka godzinami kręcą a kręcą, benzynę a eter tu i ówdzie leją, gaz karbidowy wpuszczają, a silniczki ani ani, cicho siedzą, ani mru-mru. Dopiero jaki taki łuczywem one podgrzewał i tak przypalone do chodu zmuszał.

Skórzewski, wielkopolanin chytry, cudeńko jakieś, lampę Alladyna, czy coś podobnego ze sobą przywiózł, silnikowi w wątpia stawiał i tym sposobem podgrzewał a do kręcenia się naglił.

Na wysokość dopiero latali, ale niżej proroka Eljasza latali, a to dla mgły przez wiatry zesłanej.

Tu Żuromski, lublinianin, wielce się wsławił, najwyżej się wdrapawszy.

Ostatnie turnieju ukończywszy potyczki, rycerze do dom szli, gdzie uszy umyć, a wonnościami namaścić się mieli, aby do pląsów wieczornych sposobnymi się uczynić.

Wieczorem a w nocy lublinianie bankiet srogi a bal zawalili, gdzie poloneza wodzono a kotyljony a obertasy a mazury, zgoła myślałbyś, że za Sasa rzecz się odbywa.

Tamże wysłaniec Republiki, Filipem Wielkim zwany, rycerzom zwycięskim puhary, dla olbrzymów sposobne, a złote czerwone darowywał.

Kto pląsał z białogłowami, kto stateczniejszy zasię w puhary jeden z drugim do późna dzwonił a za kołnierz ani sobie ani bliźniemu nie lał.

Tym sposobem poniektóry pod ławę się zwalił i tamże zasnął.

Widziano, ponoć, jednego lotnego dostojnika herbu Blum nad ranem, jak smutno się kiwając, „Filipie" głosem wielkim szemrał a nawoływał. Wołany nie przybywał, ile że rychlej się salwował. Rycerz herbu Blum, przez rękodajnych ponoć do kwatery odniesion, długo jeszcze wołał żałośnie, nim go sen zmorzył.

Z tego, co kronikarz wypisał, każdy snadnie wyrozumie, że gościnność a gospodarstwo lubliniaków jest jakości pierwszej w kraju, a wszystko to zdziałali miłościwi wójtowie a mistrzowie wielce szanownego domu Plage i Egipski. **T. P.**

O CZEM PISZĄ INNI

PRASA ZAGRANICZNA

Die Luftwacht Nr. 1 (styczeń 1931). Numer styczniowy jest całkowicie poświęcony ogólno-światowemu rozwojowi lotnictwa w roku 1930. A. Kirschner w artykule wstępnym pod tytułem „Polityka lotnicza", robi przegląd pracy nad rozwojem lotnictwa w poszczególnych państwach, omawiając Niemcy, Anglję, Francję, Italję, Czechosłowację, Polskę, Holandję, Szwajcarję oraz Bałkany. Czterema głównemi zagadnieniami polityki lotniczej doby obecnej, według autora, są:

1) Stworzenie odrębnego, samodzielnego ministerstwa lotnictwa,

2) Wzmocnienie wojskowych sił lotniczych,

3) Rozbudowa lotniczych linij cywilnych,

4) Zainteresowanie jaknajszerszych mas społeczeństwa ideą rozwoju lotnictwa.

Kirschner omawia w swym artykule dążenia w tych kierunkach wyżej wymienionych państw. Przy punkcie czwartym mówi również o rozwoju sportu lotniczego i szybowcowego.

Major von Bülow, w bardzo wyczerpującym artykule, omawia rozwój wojskowego lotnictwa w poszczególnych państwach Europy, poświęcając dużo miejsca Polsce (nie obeszło się, oczywiście, bez podkreślenia rzekomo częstego naruszania granic niemieckich przez polskie samoloty wojskowe). Artykuł uzupełniają liczne fotografje najnowszych samolotów myśliwskich i wywiadowczych konstrukcji francuskiej, włoskiej i angielskiej.

Dalej następuje artykuł J. Mathiasa o rozwoju lotnictwa handlowego oraz artykuł R. Schulza o technice lotniczej doby obecnej. Numer uzupełnia tabela lotniczych rekordów oraz fotografje nowych silników lotniczych z roku 1930.

Letec Nr. 1 (styczeń 1931). A. R. Hartman we wstępnym artykule pod tytułem: „O sytuacji naszego lotnictwa" podkreśla zrozumienie ważności polityki lotniczej w Anglji, Francji i Italji, oraz nawołuje zarówno rząd, jak i całe społeczeństwo czechosłowackie do pracy nad rozwojem lotnictwa wojskowego i cywilnego.

Inżynier J. P. drukuje sprawozdanie z wystawy lotniczej w Paryżu.

Dalej następuje artykuł p. t. „Mechanicy lotnictwa — współpracownicy wspaniałych rekordów", w którym autor daje cały szereg przykładów pracy mechaników lotniczych, pełnej poświęcenia, a nieraz i niebezpieczeństwa.

Numer uzupełniają drobne wiadomości z kroniki zagranicznej i krajowej oraz wiadomości lokalne.

Należy podkreślić, że „Letec" wprowadził specjalny dział, poświęcony szybownictwu. W omawianym numerze drukowany jest artykuł J. Hrbeka „O rozwoju szybownictwa w Niemczech" oraz komunikaty czeskiego klubu szybowcowego.

Les Ailes Nr. 500. Jean Romeyer we wstępnym artykule omawia znaczenie moralne italskiego raidu transatlantyckiego, podkreślając doskonale zorganizowaną propagandę lotu. Autor kładzie specjalny nacisk na zainteresowanie młodzieży włoskiej, która we wszystkich niższych i średnich szkołach miała prace na temat raidu w czasie, gdy czternaście wodnosamolotów italskich leciało na podbój Oceanu. Cały romantyzm i poezja nocnego startu, walki z przestrzenią i patos chrztu zwycięskich samolotów imionami poległych w raidzie lotników, łatwo opanowuje dusze młodzieży italskiej, która zaprawiana od najmłodszych lat do pracy nad rozwojem lotnictwa i rozumnie uświadamiana w tym kierunku napewno podtrzyma i rozwinie w przyszłości ideę wielkiego lotnictwa, tak dobrze zrozumianą przez Mussoliniego.

Georges Houard drukuje dalszy ciąg opisu lotu Goulette'a i Lalouette'a do Sajgonu oraz krótki artykuł o polityce lotniczej we Francji.

Les Ailes Nr. 501. G. Houard we wstępnym artykule roztrząsa możliwości lądowania polowego na samolotach turystycznych, zastanawiając się, które z samolotów dają największe bezpieczeństwo przy tego rodzaju lądowaniach. Omawiane tu są również możliwości, które da w przyszłości wprowadzenie na szerszy rynek i ulepszenie autogiro.

Dalej znajdujemy sprawozdanie z końcowych etapów powrotnego lotu Goulette'a i Lalouette'a oraz sprawozdanie P. Desbordes'a z działalności holenderskiej linji lotniczej, łączącej Amsterdam z Batawją.

Les Ailes Nr. 502 drukują raport generała Italo Balbo o raidzie wodnosamolotów włoskich przez Atlantyk południowy. Dalej znajdujemy opis samolotu rumuńskiego CV-8, skonstruowanego przez pp. Virmoux i Carafoli.

Les Ailes Nr. 503 przynoszą we wstępnym artykule interwiew wysłannika Les Ailes z nowym podsekretarzem stanu lotnictwa francuskiego, p. Richè. J. K. Aircraft w swych „Listach z Londynu" opowiada o locie wodnosamolotów angielskich nad Bałtykiem i o poszukiwaniu przez konstruktorów angielskich typu wodnosamolotu, któryby mógł być powszechnie użyty w angielskiem lotnictwie wojskowem.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«



AEROKLUB WARSZAWSKI W WARSZAWIE

Lot do Estonji. Organizowany przez A. W. lot do Estonji rozpocznie się w dniu 4 marca.

Skład ekipy jest następujący:

RWD-4 — pilot kpt.T. Halewski, prezes A. W.; towarzysz — poseł J. Rudowski.

RWD-2 — pilot por. F. Żwirko (sam).

Lublin R-14 — pilot W. Szulczewski, mech. p. Pogorzelski.

PWS-12 — pilot mjr. J. Długoszowski, mech. Zawodniak.

Udział innych maszyn, w tem PZL-2 (Ł-2), jest wątpliwy.

Teoretyczny kurs pilotażu rozpocznie się około 15 marca r. b. i trwać będzie w przybliżeniu 3 miesiące, przyczem wykłady będą się odbywały dwa razy tygodniowo po 3 godziny, w lokalu Szkoły Technicznej przy ul. Hożej 88. Podania o przyjęcie na kurs, z zaznaczeniem, czy słuchacz reflektuje na dalsze szkolenie praktyczne, należy kierować do Sekretarjatu. Dokładna data rozpoczęcia kursu będzie podana w osobnym okólniku.

Sprawy szybowcowe. W niedzielę 8-go marca b. r., o godz. 12-ej, odbędzie się w Instytucie Aerodynamicznym przy ul. Nowowiejskiej 50 zebranie informacyjne dla osób, pragnących wiosną b. r. rozpocząć szkolenie na szybowcach. Nieobecność na zebraniu może spowodować utrudnienie w dostaniu się na kurs.

Uprasza się wszystkich członków, znających tereny nadające się do szkolenia szybowcowego, o podanie ich cech charakterystycznych kol. Z. Oleńskiemu — Politechnika Warszawska. Wymiary niezbędne dla terenu szkolnego są następujące:

a) wysokość wzniesienia około 25 m,
b) długość przedpola conajmniej 250 m,
c) długość zbocza winna wynosić 6 do 7 razy wysokości wzniesienia. Zbocze winno być niezalesione i pozbawione przeszkód terenowych z przedpolem poziomem i możliwie gładkiem. Wilgotne podłoże przedpola, lub wąskie prostopadłe do zbocza i pozbawione wystających krawędzi rowy nie stanowią przeszkody.

Odległość terenu od Warszawy pożądana jak najmniejsza, w każdym razie nie powinna ona przekraczać 150 km.

Dnia 7 marca b. r. o godz. 18-ej ma się odbyć w Instytucie Aerodynamicznym odczyt inż. Grzeszczyka, pod tyt. „Szybownictwo w praktyce". Specjalne ogłoszenie dotyczące powyższego odczytu będzie umieszczone w kancelarji Klubu na lotnisku.

Informacje szczegółowe o programie działalności Klubu w dziedzinie szybownictwa udziela kol. Z. Oleński, tel. 821-14, pokój 448.

Składki. Przypomina się członkom, że zaleganie z opłatą składek w ciągu 6-u miesięcy pociąga za sobą skreślenie z listy członków. Skarbnik Klubu dyżuruje na lotnisku w niedzielę, od godz. 10 do 11-ej, oraz w Sekretarjacie w godz. 17 — 18 we środy i w piątki.

Za Zarząd
Sekretarz (—) **I. Makomaski.**
Dnia 27.II.1931.



AEROKLUB AKADEMICKI W POZNANIU

Kurs teoretyczny. Dnia 7 lutego b. r. o godz. 20 w auli Wyższej Szkoły Handlowej odbyło się pierwsze informacyjne zebranie w sprawie otwarcia kursu teoretycznego, organizowanego przez A. A. P. przy wydatnej pomocy dowódcy 3 p. lot., p. płk. Kalkusa, i pp. oficerów 3 p. l.

Zebranie zagaił prezes, kpt. Iżycki, rozwijając przed słuchaczami doniosłość idei lotniczej w Polsce. Następnie kierownik kursu, por. Skrzypiński oficer łącznikowy A. A. P., przedstawił kandydatom program kursu. Kurs odbywać się będzie trzy razy w tygodniu: w poniedziałki środy i piątki, od godz. 16 do 18, w salach plutonu obsługi samolotów 3 p. lot.

Dnia 9 lutego b. r. o godz. 16 nastąpiło w 3 p. lot. uroczyste otwarcie kursu, na które przybyli przedstawiciele władz cywilnych, wojskowych i miejscowych Kom. LOPP. Kandydatów na kurs przyjęto 17, z tego 13 kandydatów p. w. lot., a 4 kandydatów do szkolenia w klubie za opłatą.

Walne zebranie. Zarząd czyni przygotowania do walnego zebrania sprawozdawczo-wyborczego, które ma się odbyć w dniu 3 marca 1931 r.

Zmiany w zarządzie. Zarząd postanowił prosić p. kpt. pil. Kowalczyka o przyjęcie członkostwa w zarządzie w charakterze wolnego członka, zajmującego się specjalnie sprawami technicznemi. P. kpt. Kowalczyk kandydaturę przyjął.

w/z Sekretarza
(—) **Rapp Kazimierz.**
Poznań, 11 lutego 1931 r.



AEROKLUB AKADEMICKI W GDAŃSKU

Opodatkowanie na rzecz A. A. G. Na ostatniem Walnem Zebraniu członków Bratniej Pomocy, w dniu 8 grudnia 1930 r., przeszła jednogłośnie powzięta uchwała opodatkowania się na rzecz A. A. G. Niemal natychmiast przeprowadzona zbiórka dała w wyniku kwotę ok. 1200 złp., co jest znaczną sumą, jeśli uwzględnić szczupłość tutejszego grona. Jest to jedno z ogniw zapoczątkowanej zbiórki na rzecz A. A. G.

Stworzenie sekcji szybowcowej. Przy A. A. G. utworzyła się sekcja szybowcowa. Najbliższem jej staraniem jest wyszukanie na wybrzeżu odpowiedniego terenu szkolnego i postawienie na start szybowca CW-3.

Rada Aeroklubu. Dnia 22 stycznia b. r. odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Aeroklubu Akademickiego w Gdańsku, pod przewodnictwem prezesa Gdańskiego Koła L. O. P. P., przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, p. inż. Gruetzmachera. W skład Rady weszli: pp. ppłk. dypl. A. Rosner, prezes Klubu Sportowego „Gedania", oraz pp. Płoszek, Kucharski i Waniorek. Zadaniem Rady jest zapewnienie A. A. G. poważniejszej pomocy finansowej ze strony L. O. P. P., reprezentacja wobec czynników rządowych i społeczeństwa oraz kontrola nad gospodarką pieniężną Klubu.

(—) Siedlecki — prezes.
(—)Czupryński — sekretarz.
Gdańsk, 28.I.1931.

Rada Klubów zawiadamia, że wprowadzone zostały nowe wzory sprawozdań, obowiązujące od stycznia r. b.

Sprawozdania należy przesyłać Radzie Klubów w dwóch egzemplarzach (jak dotychczas) najpóźniej w 10 dni po upływie miesiąca sprawozdawczego.

BIULETYN INNYCH STOWARZYSZEŃ LOTNICZYCH



ZWIĄZEK AWIATYCZNY STUDENTÓW POLITECHNIKI LWOWSKIEJ

Sprawozdanie z działalności za czas 20.I — 20.II.1931 r.

Praca Związku Awiatycznego poszła w tym okresie w trzech kierunkach, wykazując w każdym wielki postęp i żywą działalność.

Pierwszy kierunek — naukowo - doświadczalny — prowadzony przez W. Czerwińskiego i inż. Jaworskiego, obejmuje nasze prace naukowe, związane z programem naukowym Instytutu Aerodynamicznego Politechniki Lwowskiej. Projektuje się jednoosobowy szybowiec rekordowy, szybowiec przejściowy (ulepszony CW II) i ewentualnie, o ile uzyskane zostaną fundusze, ulepszony szybowiec szkolny. W celu wciągnięcia większej ilości kolegów zaawansowanych w studjach w prace konstrukcyjne, kol. Czerwiński urządził kurs projektowania szybowców, który oprócz teorji, obejmować będzie obliczenia paru typów. Usilne starania Związku Awiatycznego o utworzenie grupy lotniczej na Politechnice Lwowskiej, zaczęte jeszcze w roku 1912 (!!), poparte obecnie bardzo silnie przez Politechnikę Lwowską, a szczególnie przez prof S. Łukasiewicza, mają wszelkie widoki powodzenia.

Sekcja Techniczna Związku Awiatycznego skompletowała rysunki techniczne szybowców CW III i CW IV oraz przeprowadziła rejestrację szybowca szkolnego CW III w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie. Wykonano: projekt wózka do transportu szybowców na start, spawanego z rur stalowych dla Państwowych Zakładów Inżynierji. Wózki te mają być wykonane przez P. Z. I. na zamówienie Departamentu Aeronautyki. Na zamówienie Ministerstwa Komunikacji wysłano do Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie rysunek modelu szybowca CW III dla przeprowadzenia badań stateczności podłużnej. Obecnie robi Sekcja Techniczna manometr wielokrotny do badania rozkładu ciśnień w locie wzdłuż profilu i wzdłuż skrzydła.

Drugi kierunek pracy dążący do opracowania terenów szybowcowych w Polsce, zapoczątkowany przed paru tygodniami, jest dopiero w stadjum organizacji. Związkowi Awiatycznemu obiecał fachową pomoc znakomity znawca Karpat, inż. mjr. w st. sp. M. Legeżyński. Do studjów postanowiono zakupić cały szereg map i przyrządów pomiarowych oraz podręczników. Na wybrane tereny wyruszy ekspedycja, która zbada na miejscu warunki lotów i dokona zdjęć terenu i opisu. Prace te wyda się w przyszłości w dziele p. t. „Tereny szybowcowe w Polsce".

Na propagandę szybownictwa w Polsce, trzeci zasadniczy kierunek prac, zwrócił Związek Awiatyczny baczną uwagę. Prowadzi się szeroką korespondencję (160 pism), w sprawie budowy szybowców itd. Sprzedano 5 kompletów rysunków szybowca CW III instytucjom budującym go na licencję i pod kontrolą Związku Awiatycznego. Dokłada się wszelkich starań, aby broszura o szybownictwie już w końcu marca dostała się do rąk czytelników. Na treść jej składają się następujące prace.

1) Przedmowa — inż. Stanisław Rybicki, prezes Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. we Lwowie.
2) Rola Kom. Woj. L.O.P.P. we Lwowie w rozwoju szybownictwa — Adam Tiger, dyr. biura Kom. Woj. L.O.P.P. we Lwowie.
3) Związek Awiatyczny a szybownictwo — prezes Związku,
4) Rozwój szybownictwa zagranicą — Adam Nawrotny,
5) Historja szybownictwa w Polsce — Tadeusz Jakimowicz,
6) Źródła energji do lotu w atmosferze — Adam Nowotny,
7) Czem różnią się szybowce od płatowców — Wacław Czerwiński,
8) Opis budowy i konstrukcji szybowców — Franciszek Kotowski,
9) Wskazania konstrukcyjne — Wacław Czerwiński,
10) Nauka latania na szybowcu — inż. Szczepan Grzeszczyk,
11) Wrażenia ze szkoły latania na szybowcu — Tadeusz Jakimowicz,
12) Przyszłość szybownictwa — Wacław Czerwiński i inż. Szczepan Grzeszczyk.

Pozatem broszura posiadać będzie dokładny opis szybowców wybudowanych przez Związek Awiatyczny oraz ich szkice rysunkowe; zdobić ją będą liczne fotografje. Broszurę sfinansuje Komitet Wojewódzki L.O.P.P. Lwów.

Prezydjum Związku Awiatycznego, które docenia doniosłość strony finansowej w pracach, dokłada wszelkich starań, aby potrzebne subwencje zasiliły skarb Związku.

Sekretarjat, zużywający 5 praco-godzin dziennie, powiększył inwentarz nabyciem maszyny do pisania, szaf, zaprowadził ścisłą i systematyczną ewidencję pism i książek.

W związku z likwidacją czwartej wyprawy szybowcowej przystąpi się w najbliższych dniach do remontu szybowca CW III, uszkodzonego przez Aeroklub Akademicki we Lwowie na czwartej wyprawie szybowcowej, oraz szybowców A. A. L.

Lwów, dnia 21 lutego 1931 r.

Kierownictwo Sekcji Propagandowej
(—) **Gałęzowski Bolesław.**

OD REDAKCJI

Niniejszy numer, poświęcony działalności klubów lotniczych w r. 1930, wydajemy jako podwójny, z opóźnieniem, co raczą nam Szanowni Czytelnicy wybaczyć. W trakcie układania numeru napotkaliśmy na znaczne trudności, wynikające z jednej strony z nadmiaru tematów, z drugiej zaś z braku niektórych danych. To także sprawiło, że musieliśmy bardzo pobieżnie omówić działalność sportową klubów (zawody) i szybownictwo (oba te tematy były, zresztą, obszernie potraktowane w ciągu całego roku) oraz odłożyć do następnych numerów sprawozdanie finansowe i krytyczne omówienie całokształtu działalności.



Drukarnia Techniczna, Sp. Akc. w Warszawie, Czackiego 3—5. Tel. 614-67.